COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

3-4 GEORGE V, 1912-13

VOL. CXII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGTIÈME JOUR DE MAI JUSQU'AU SIXIÈME JOUR DE JUIN, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1914

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, 20 mai 1913.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 214), déposé par M. Knowles, concernant la compagnie d'assurance de la baie d'Hudson;

Le 2e (n° 215), déposé par M. Proulx, portant constitution de la corporation épiscopale catholique romaine de Mackenzie;

Le 3e (n° 216), déposé par M. Macdonald, portant constitution de la corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada;

Le 4e (n° 217), déposé par M. McKay, tendant à constituer en corporation la Canadian Northwestern Railway Company;

Le 5e (n° 218), déposé par M. Bradbury, concernant l'Empire Life Insurance Company of Canada;

Le 6e (n° 219), déposé par sir Edmund Osler, concernant la Casualty Company of Canada;

Le 7e (n° 220), déposé par M. Bradbury, tendant à permettre à la ville de Winnipeg de s'alimenter d'eau en dehors de la province du Manitoba;

Le 8e (n° 221), déposé par M. Nantel, portant modification de la loi d'inspection du pétrole et du naphte;

Le 9e (n° 222), déposé par M. Nantel, portant modification de la loi des falsifications;

Le 10e (n° 223), déposé par M. Carvell, tendant à conférer à la Van Buren Bridge Company les droits de charte autorisant la Restigouche and Western Railway Company à construire et mettre en service un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean.

2e LECTURE DU BILL DE L'ALIMENTATION D'EAU DE WINNIPEG.

M. BRADBURY: Avec la permission de la Chambre, je proposerai que le bill (n° 220) tendant à permettre à la ville de Winnipeg de s'alimenter d'eau en dehors de la province du Manitoba, soit maintenant lu pour la 2e fois. Il s'agit d'une affaire très urgente et il est à désirer que les travaux soient commencés sans retard.

M. l'ORATEUR: La 2e lecture ne peut avoir lieu que du consentement unanime de la Chambre.

M. BRADBURY: C'est ce consentement que je demande.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES BANQUES ET LE COMMERCE DE BANQUE.

La Chambre reprend l'examen, en comité général, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, des articles du bill n° 36, déposé par l'honorable W. T. White (ministre des Finances), concernant les banques et le commerce de banque.

Sur l'article 43 (transfert et transmission d'actions).

M. WHITE: C'est l'article que nous avons déjà étudié à la demande du député de Carleton (N.-B.). Il établit que celui qui transporte des actions de banque doit en laisser assez pour acquitter ses dettes envers la banque. Vendredi, à la séance du comité des banques et du commerce, j'ai attaqué ce point et le comité a conclu que cette législation était plutôt favorable aux actionnaires qu'aux banques. La loi des banques défend à une banque de prêter sur la garantie de ses propres actions ou de celles d'une autre banque. Mais il est souvent très avantageux aux actionnaires de pouvoir obtenir de la banque une avance qu'ils ne pourraient obtenir autrement sur la garantie de leurs propres actions, en vertu de telle loi, surtout quand l'argent est rare, car, dans ce cas, ils n'auraient d'autre alternative que de vendre leurs actions ou d'emprunter ailleurs, et cela dans un temps où il serait plus difficile de trouver de l'argent à emprunter. Après avoir pris le témoignage de certains banquiers et d'autres personnes, le comité a conclu, à la presque unanimité de ses membres, que l'article devrait rester tel qu'il se lit dans la loi actuelle. J'ai déclaré, vendredi, qu'à première vue, les objections du député de Carleton, paraissaient fondées et que cet

article semblait constituer une anomalie qu'on ne rencontre pas dans la législation concernant les compagnies à fonds social, et qu'il naissait de là un privilège spécial en faveur des banques. Mais la preuve a plutôt démontré que cette législation favorisait les actionnaires et non les banques.

M. CARVELL: S'est-il présenté devant le comité d'autres témoins que des banquiers?

M. WHITE: Je pense que c'étaient tous des banquiers, mais ils m'ont paru prouver, à la satisfaction du comité, que cette législation était favorable aux actionnaires et qu'on n'en avait pas abusé. Les actions de banque étant des actions transférables seulement par inscription dans les livres de la banque, l'actionnaire qui emprunte de l'argent de la banque ne peut hypothéquer les actions qu'il possède, pour emprunter de l'argent au dehors, sans les transférer vraiment au prêteur par inscription dans les livres de la banque, ni les vendre sans donner une procuration permettant de les mettre au nom de l'acheteur. Par conséquent, je ne crois pas que cette législation prête à des abus, et je ne sais pas de cas où il y ait eu abus.

M. CARVELL: Je n'ai ni d'opinion tranchée ni d'intérêt particulier à ce sujet, car je ne possède pas d'actions de banque, et je ne me crois pas destiné à en posséder. J'ignore jusqu'à quel point les banques usent de ce pouvoir; mais, de l'aveu général, les actions de banque représentent une bonne garantie, il me paraît déraisonnable que la valeur en soit détruite par un article de loi qui permette à une banque de se garantir à même des actions, avant tout autre créancier, au sujet d'une dette que leur propriétaire peut avoir envers cette banque. Je n'ai même jamais entendu parler d'un seul cas où l'on a abusé de ce droit et où la banque prêtant de l'argent sur garantie de ses actions se soit trouvée en danger de perdre. Il peut être très avantageux à un porteur d'actions de banques d'être capable d'emprunter sans donner de garantie.

C'est une espèce de transaction en sous-main; mais le ministre y va avec tant de franchise que je ne puis m'empêcher d'admirer son honnêteté, et je suppose que, de leur côté, les banques n'ont pas cherché à tromper le comité. Je le répète, je n'ai pas d'idée arrêtée sur le sujet, et si le comité croit devoir laisser cet article tel qu'il est, je n'aurai pas à l'en blâmer.

M. AMES: Quatre ou cinq banquiers ont déclaré au comité des banques et du commerce qu'on n'avait pas abusé de ce droit. Un de ces messieurs a dit qu'il n'avait jamais entendu parler d'un seul abus, et un autre a ajouté qu'il n'avait eu connaissance que d'un seul cas en quarante ans. Les banquiers ont paru prendre une attitude différente au sujet de la conservation de cet article. Ce n'est pas pour eux que cet article a été inséré dans la loi, c'est pour les actionnaires. Une banque compte, d'ordinaire, de trois à cinq mille actionnaires dispersés dans le pays. Il leur est très avantageux de pouvoir emprunter de faibles sommes d'une banque sans garantie collatérale. Cela tend à faire des actions de banques une valeur recherchée, ce qui est utile au pays, car il est difficile de se procurer assez de capital aux banques pour répondre aux exigences de l'expansion commerciale du Canada. L'attrait des actions de banques comme valeur contrebalance jusqu'à un certain point l'inconvénient de la double responsabilité. Je sais ce qu'en pensent les actionnaires, car je suis constamment en rapport avec eux.

Je sais qu'il est très avantageux à un actionnaire de pouvoir emprunter à la banque de quoi remettre son compte à flot sans donner en garantie collatérale une valeur qu'il lui faudrait transporter et laisser à la banque.

M. OLIVER: N'est-il pas vrai que toute faillite de banque qui a eu lieu était due à ce que les actionnaires avaient obtenu une trop grande partie des fonds de la banque? Les dépôts ne seraient-ils pas beaucoup mieux garantis si l'on défendait péremptoirement aux actionnaires d'emprunter les fonds de la banque dont ils sont actionnaires?

M. AMES: Ce serait une mesure draconienne, et il n'y en aurait pas de plus efficace pour mettre une banque dans l'impossibilité absolue de se procurer des actionnaires.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne comprends pas très bien tout ce paragraphe. Cette partie-ci en est claire.

A moins que la personne qui fait le transport n'ait préalablement acquitté, si elle en est requise par la banque, toutes ses dettes ou engagements envers la banque...

Mais que signifie le reste de l'article?

...et dont le montant excède le chiffre des actions, s'il en est, évaluées aux taux alors courants, qui restent à cette personne.

Ne voudrait-il pas mieux dire que personne ne pourra transporter d'actions à moins de s'être libéré de tout ce qu'il doit à la banque?

M. WHITE: Voici une partie du texte de l'article 77 qui a trait à cette question:

La banque a gage privilégié pour toute dette ou responsabilité de toute dette due à la banque, sur les actions de son propre capital social et sur tous dividendes impayés au débiteur ou à la personne responsable, et elle peut refuser d'opérer un transfert des actions de ce débiteur ou de sa caution jusqu'à ce que sa dette soit acquittée.

Le paragraphe de l'article 43 dont parle l'honorable député décrète que nul trans-

fert des actions du capital social de la banque n'est valide à moins que:

La personne qui fait la cession ou le transfert n'ait au préalable acquitté, si elle est requise par la banque, toutes ses dettes ou engagements envers la banque, et dont le montant excède le chiffres des actions, s'il en est, évaluées aux taux alors courants, qui restent à cette personne.

Lorsqu'un actionnaire a cinquante actions et désire en transporter vingt-cinq, il doit au préalable acquitter toutes ses dettes ou engagements envers la banque et dont le montant excède le chiffre des actions qui lui restent, soit vingt-cinq actions. Le principe est que la banque doit avoir le droit de conserver un gage sur un nombre suffisant d'actions pour couvrir les dettes de l'actionnaire envers la banque.

Sir WILFRID LAURIER: Lorsqu'un actionnaire désire transporter ses actions, il n'est pas injuste de lui dire sans aucun ménagement: "Vous devez acquitter toutes vos dettes envers la banque": mais il pourra surgir des complications si vous laissez l'article tel quel.

M. WHITE: Le présent article n'a subi aucune retouche, et je crois que les résultats en seront satisfaisants à l'avenir comme ils l'ont été dans le passé. Il met simplement la banque en mesure de dire: "Vous nous devez $5,000; vous vous proposez de transporter toutes vos actions et nous nous y opposons. Nous vous permettrons d'en transporter un certain nombre, mais vous devez en garder assez pour nous laisser un gage équivalent au montant de votre dette."

M. OLIVER: J'ai demandé tantôt au représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames), s'il n'était pas vrai que dans tous les cas la banqueroute des banques avait été causée par les emprunts des fonds de ces banques faits par les actionnaires.

M. AMES: Non, certes.

M. OLIVER: La plus grande partie des banqueroutes n'a-t-elle pas été causée par ces emprunts?

M. AMES: Non.

M. OLIVER: Ces emprunts ont-ils causé la banqueroute de quelque banque?

M. AMES: Oui.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 146 (administrateurs ou agents faisant le commerce d'assurances.)

M. TURGEON: J'ai reçu plusieurs lettres d'administrateurs de banques dans les petites villes de campagne de la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick, et ces administrateurs prétendent qu'on devrait leur permettre de continuer à faire le commerce d'assurances. Je crois que, règle générale, les administrateurs des banques ont fait en grande partie le commerce d'assurances parce que nos marchands n'ont pas eu le temps de s'en occuper. Un particulier ne peut pas faire ce commerce assez profitablement et celui-ci passe aux mains des administrateurs des banques qui ont le temps de s'occuper de ces affaires. Je propose donc que l'article 146 soit modifié par la suppression du paragraphe 2.

M. OLIVER: J'émettrai l'idée que les banques rétribuent leurs administrateurs d'une manière suffisante, afin que ceux-ci ne soient pas obligés de se livrer à d'autres occupations.

M. SHARPE (Ontario-nord): Lors de la discussion de cet article au comité des banques, l'amendement du député de Carleton a été soumis à l'improviste; cet amendement n'a pas été discuté longtemps et les banquiers et les représentants des banques ne s'y sont pas opposés très fortement. Au cours de la discussion, il m'est venu à l'idée que les banques, bien qu'elles soient très jalouses de leurs droits, veulent bien laisser souffrir les petits administrateurs dans les régions peu importantes. J'ai voté pour l'amendement contenu dans le paragraphe 2, je ne m'en cache pas; mais réflexion faite, je suis d'avis que cet amendement n'est pas de l'intérêt des administrateurs de banque qui reçoivent une faible rétribution dans certains districts éloignés. J'ignore si quelqu'un aura à souffrir de cet amendement dans ma division électorale, mais j'ai reçu plusieurs lettres sur ce sujet de personnes du dehors. L'une m'apprend qu'un administrateur de banque s'est créé une clientèle d'assurés qui lui rapporte plus que son traitement d'administrateur. Bien qu'il soit employé de la banque depuis vingt-deux à vingt-trois ans, il serait soumis aux dispositions de la loi, et comme son commerce d'assurances est plus profitable, il devrait renoncer à ses fonctions d'administrateur, sacrifier sa pension de retraite et continuer son commerce d'assurances. Cette lettre, datée du 13 mai 1913, dit entre autres choses:

Les banques, comme la petite banque Western, qui ne peuvent pas payer de gros traitements, permettent à leurs agents d'être des courtiers d'assurances, et quelques-uns de ceux-ci ont créé de bons bureaux. L'un d'eux m'écrit qu'il sera tenu de quitter la banque, vu que son commerce d'assurances est plus profitable, et cela signifie la perte de son traitement et de vingt-huit années de services à la banque, ainsi que de la pension qui en dépend.

Je crois qu'en réalité il y a dans tout le pays très peu d'administrateurs de banque qui font le commerce d'assurances. Mais il me semble que ce serait une grave injustice que de les priver de la chance d'augmenter ainsi leur revenu. Je suis d'avis qu'on obtiendrait de bons résultats si les

banques écrivaient aux administrateurs de leur bureau principal pour leur demander de dire quel commerce d'assurances ils font. Le ministre des Finances pourrait exiger des banques un rapport spécial sur ce sujet, en vue de remédier aux abus qui pourraient exister. Réflexion faite, je suis porté à appuyer la motion demandant que cet article soit biffé.

M. WHITE: Quant à moi, je suis d'avis que le principe qui est à la base de ce texte de loi est sage, bien que je le croie rigoureux, eu égard à l'état de choses qui existe et dont je parlerai dans un instant. Voici, en substance, les plaintes qu'on fait entendre. L'administration d'une banque est le gardien des fonds de la banque et il décide des prêts faits à la clientèle. Cela lui permet, il va sans dire, d'obliger le client à s'assurer dans la compagnie qu'il représente, ce qui est pour lui un privilège précieux. S'il prêtait ses propres fonds, il pourrait légitimement dire: "Je vous ferai un prêt, mais à la condition que vous vous assuriez dans la compagnie que je représente". Mais, il n'en est pas ainsi. Ce sont les fonds de la banque qu'il prête. Autrement dit, il est dépositaire ou agent. Quelques banques ont complètement interdit à leurs administrateurs de faire le commerce d'assurances, et je le répète, je crois qu'il est sage de la part des banques de suivre cette ligne de conduite.

M. CARVELL: Le ministre peut-il me nommer une banque qui agit ainsi?

M. WHITE: D'après les dépositions reçues par le comité, la banque du Commerce a interdit à ses administrateurs de solliciter des assurances d'aucune sorte. Vu les bénéfices qu'elles réalisent, je suis d'avis que les banques canadiennes pourraient fort bien mettre leurs administrateurs dans une situation financière telle qu'ils ne seraient pas obligés de faire le commerce d'assurances. A mon avis, le principe sur lequel ce paragraphe repose est sage.

Outre ce qu'a dit le représentant d'Ontario-nord (M. Sharpe), il faut aussi tenir compte que, dans certaines régions de l'Ouest, l'administrateur d'une banque est très utile à la population dans le rôle de courtier d'assurances, parce que personne autre ne se livre à ce commerce dans un rayon peu éloigné. Eu égard au fait que ces succursales existent depuis nombre d'années et que plusieurs administrateurs ont, pour ainsi dire, des droits acquis—bien que cette expression ne soit pas heureuse, eu égard aussi au revenu que ce commerce leur procure et aux autres conséquences qu'aurait cette disposition législative et que le député d'Ontario-Nord a mentionnées, je suis d'avis que cet article devrait être biffé. Si nous entrions dans une ère nouvelle, c'est-à-dire, s'il n'y avait pas d'administrateurs de banque qui font le commerce d'assurances, je crois que cette disposition serait légitime, mais on m'a représenté qu'elle causerait des injustices. Je conseille donc de supprimer l'article. Je m'entendrai avec l'association des banquiers, et en ce qui concerne l'avenir, je verrai si elle ne peut pas adopter la ligne de conduite suivie par quelques banques et interdire aux administrateurs de solliciter des assurances contre l'incendie, ou autres. J'en suis venu à cette conclusion à cause des représentations que m'ont faites des membres de la Chambre et des personnes du dehors.

M. OLIVER: Je désire exprimer mon opinion sur la situation qui règne dans l'Ouest. Malgré l'esprit d'entreprise des banques qui ont établi des succursales dans de petites localités, je ne connais pas un endroit où il existe une succursale et où il ne se trouve pas quelqu'un pour faire le commerce d'assurances en dehors de la banque. Ce courtier d'assurances est aussi entreprenant que la banque, peut-être un peu plus, vu qu'il a moins de chats à fouetter.

M. CARVELL: Avant qu'on supprime cet article, je désire le discuter un peu plus. Il me semble que le seul fait de la pression exercée sur le ministre des Finances et, à n'en pas douter, sur d'autres membres de la Chambre, car je m'aperçois que le député de Gloucester a subi cette pernicieuse influence, ainsi que le député d'Ontario-nord, il me semble, dis-je, que cette pratique doit avoir plus cours que la députation ne le croyait. J'ai été étonné de la correspondance que j'ai reçue depuis que la question a été discutée par le comité. Force m'est de dire que cette correspondance n'a donné qu'une note, une note élogieuse.

J'ai reçu des lettres venant de la province de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse me félicitant de l'attitude que j'ai prise, et la seule faute que l'on trouve c'est que je ne suis pas allé assez loin. Quelqu'un qui m'écrit de l'ouest de l'Ontario dit qu'il ne devrait pas être permis à un gérant de banque de faire le commerce d'immeubles. Un autre m'écrit que le gérant de la banque qu'il y a dans sa ville est tellement occupé toute la journée à faire des transactions en immeubles et autres que tout son temps est pris et qu'il ne peut pas répondre aux clients de la banque. Dans mon comté, autant que je sache, aucun gérant de banque ne fait de l'assurance, mais je connais un endroit dans le Nouveau-Brunswick où la chose est devenue un scandale, c'est le terme le plus adouci que je puis employer. Je connais des cas où des gérants de banques, qui sont en même temps agents d'assurance, obligent les gens à assurer leurs biens pour plus que la valeur, ou plus qu'il n'est nécessaire dans des conditions raisonnables. J'ai pour client une maison

qui fait le commerce de bois, qui a été obligée de s'assurer outre mesure et à trop grands frais pour ses moyens, simplement parce qu'elle se trouvait devoir de l'argent à la banque dont le gérant était en même temps agent d'assurance. On lui imposait police sur police sans son consentement et hors sa connaissance, et elle payait ainsi des milliers de dollars tous les ans en assurances. Ce sont là des faits que je connais. Je ne veux pas enlever le pain de la bouche de personne, et je serais le dernier homme à empêcher un autre de faire un commerce légitime. Je pense, ainsi que l'honorable ministre des Finances l'a dit, que ce serait dans plusieurs cas causer du tort, mais les grandes banques canadiennes devraient être capables de payer leurs gérants suffisamment pour leur permettre de vivre et ne pas les obliger à enlever à d'autres leur gagne-pain, parce que c'est bien là ce que font les gérants de banque qui s'occupent d'assurances.

Il est tout aussi nécessaire d'avoir un agent d'assurance dans une ville que d'avoir une banque; nous ne pouvons pas nous passer d'assurance, et non seulement tout le monde, mais aussi le parlement devrait encourager les assurances. Une connaissance ordinaire nous enseigne que le gérant de banque qui fait de l'assurance a un avantage énorme sur les agents dans la ville, et oblige souvent les clients de la banque à s'assurer. Trois ou quatre gérants de banque, qui seraient en même temps agents d'assurance pourraient accaparer toutes les assurances d'une ville. Mais il m'importe peu, et ne me fait aucune différence que l'article soit rayé ou maintenu. Des personnes de différentes provinces m'ont demandé de m'occuper de la question, et je la soumets au comité, parce que la demande me semble raisonnable. Elle l'est tellement que seulement trois ou quatre membres du comité ont voté contre et le ministre des Finances était au nombre des plus ardents avocats en faveur de l'article amendé. Mais je vois que les gérants de banque ont fait beaucoup de travail depuis.

M. OLIVER: Ils ont ajouté des voiles.

M. CARVELL: Evidemment, ils ne sont pas restés inactifs. Ils ne se sont pas bornés à parler au ministre; ils ont dirigé leurs efforts du côté de la droite. Je n'en souffrirai pas beaucoup si l'amendement proposé est rejeté, mais je crois qu'il devrait être accepté, parce qu'il est juste. On ne devrait pas permettre aux gérants de banque de se faire agents d'assurance, parce qu'ils enlèvent des affaires à d'autres qui y ont droit, et dans plusieurs cas ils sont en état d'exercer une influence indue sur les clients. Pour ma part, je voterai pour l'insertion de l'alinéa.

M. NICKLE: J'ai été frappé de la logique de l'argumentation de l'honorable député de Carleton lorsqu'il a proposé son amendement, et bien que je n'eusse pas sur la question d'opinion arrêtée, le discours de l'honorable député et celui du ministre des Finances m'ont porté davantage en faveur de l'insertion de cette clause.

Si, ainsi que le dit l'honorable ministre, le principe de cet alinéa est juste, je ne vois pas pourquoi nous hésiterions à intervenir avec le prétendu droit. Si ce comité ou cette Chambre, chaque fois que des droits asquis seront en jeu, droits qui peuvent être très contestables, doivent s'abstenir de légiférer, il vaudrait autant pour chacun de nous abdiquer nos fonctions. Si je comprends bien, les fonctions de cette Chambre, son devoir sont de corriger les erreurs et remédier aux maux qui peuvent exister, et pour cette raison je partage l'avis de l'honorable député de Carleton, que cette clause, adoptée presque unanimement par le comité, doit être maintenue.

M. OLIVER: La question se résume à ceci, que les banques s'exemptent des dépenses, en permettant à leurs gérants de faire d'autres besognes, car si ces derniers n'avaient pas cette permission, les banques seraient obligées de leur donner des traitements plus élevés. Il n'y a pas de raison qui empêche les banques de donner à leurs gérants suffisamment pour vivre. Ce privilège les décharge de cette responsabilité et je ne crois pas que le Parlement fasse son devoir en le leur accordant.

M. WARNOCK: Après tout le bruit que cette pratique a soulevé, je crois que les banques elles-mêmes devraient y mettre fin, parce qu'il n'y a aucun doute qu'elle leur cause du tort. Dans l'Ouest, où des gérants de banque font de l'assurance, j'ai souvent entendu des déposants et autres clients de la banque dire que s'il y avait eu une autre banque dans la ville, ils y auraient porté leur compte, parce qu'ils étaient continuellement sollicités par les gérants de banque de transporter leurs assurances dans les compagnies qu'ils représentaient.

M. BORDEN: Je crois que depuis quelques années il s'est opéré un changement sensible sous ce rapport. Je me rappelle qu'autrefois, dans la Nouvelle-Ecosse, des hommes ne consacraient pas tout leur temps à une succursale ou agence de banque. Je me souviens qu'une société d'avocats éminents dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse étaient agents ou gérants de la banque de la Nouvelle-Ecosse. Ils exerçaient leur profession et en même temps géraient les affaires de la banque. Si je ne me trompe pas, une compagnie de marchands en vue du comté de Pictou gérait aussi les affaires d'une des banques. Mais les banques ont abandonné cette pratique en ces

dernières années, et ont maintenant des gérants qui ne s'occupent pas d'autres affaires que celles de la banque. Bien que ce ne soit pas encore ainsi dans toutes les banques, je crois que c'est une question qu'elles peuvent règler elles-mêmes. Le principe dont a parlé le ministre des Finances peut être bon, je ne le conteste pas; mais si le Parlement entreprend de réglementer une question comme celle-ci, il lui faudrait aller plus loin, d'après moi, et prescrire quels seront les autres devoirs d'un gérant de banque. Nous ne pouvons pas dire qu'un gérant de banque ne devra pas s'occuper d'assurance et le laisser s'occuper d'autres affaires. Il faut appliquer ce principe partout, ou laisser la chose à la discrétion des banques, ce qui, je crois, est plus sage, parce que si nous entreprenons de faire des règlements dans ce cas-ci, il faudra en faire dans un grand nombre d'autres cas.

M. OLIVER: Je ne crois pas que le raisonnement de mon très honorable ami soit juste. Il y a plus de relations entre les affaires de banque qui sont de prêter de l'argent et les affaires d'assurances sur la vie et contre le feu, qu'il y en a avec d'autres commerce. C'est parce que les deux besognes vont si bien ensemble que les gérants de banques se sont faits agents d'assurance, et c'est pour cela que l'on s'y oppose au dehors, non seulement chez les agents d'assurance, mais aussi chez les clients de la banque qui croient être imparfaitement traités lorsque les gérants insistent pour qu'ils leur donnent leurs affaires d'assurance.

M. WHITE: Ainsi que je l'ai dit précédemment, le principe de cette clause est juste, mais je crois que c'est l'habitude des législateurs lorsqu'ils font des lois nouvelles d'avoir égard aux conditions existantes, et d'essayer, autant que possible, à ne pas causer de torts à ceux qui, en se conformant aux lois précédentes, ont établi certains commerces. Je crois aussi que les banques devraient payer à leurs gérants des appointements suffisants pour qu'ils ne soient pas obligés de s'occuper d'autre chose, mais en même temps on m'a fait remarquer que l'adoption d'une disposition comme celle-ci, dans le moment actuel, aurait un effet très sérieux sur un certain nombre de personnes. Je crois donc que, vu que la pratique a été reconnue par la loi actuelle, le but que le comité se propose serait atteint si je faisais savoir aux banques ou à l'association des banques, que l'opinion générale du Parlement est que ces agences d'assistance dans les banques sont beaucoup au désavantage du public; que les gérants de banque ont un avantage que n'ont pas les agents ordinaires d'assurance d'obtenir des affaires, et qu'elles devraient mettre fin à cette pratique, du moins dans l'avenir. J'ai pensé, et je le pense encore, que les banques devraient changer leur politique, et faire savoir à leurs gérants qu'à l'avenir ils devront cesser de s'occuper d'affaires de ce genre, et essayer d'y mettre fin dans un temps raisonnable.

Cela, il me semble, accompli par les banques elles-mêmes, réaliserait, en fin de compte, ce que je considère être le désir du Parlement et du comité, tout en tenant un compte raisonnable des intérêts actuels. En d'autres termes, en causant le moins de préjudice possible, nous arriverions, en un temps assez court, à accomplir ce que nous avons en vue.

M. OLIVER: Je suis d'accord avec mon honorable ami, il est bien préférable de ne pas léser les droits acquis. Personne ne désire, en cette matière, causer le moindre dommage. Au contraire, autant que je puis voir, chacun cherche le bien commun. La proposition de mon honorable ami est raisonnable. Elle est bonne en elle-même, mais on me permettra de faire remarquer que la loi que nous préparons, nous ne tenons pas à la changer avant dix ans. Nous sommes à légiférer, et bien que le Parlement ait sans doute le droit de l'altérer, il est généralement convenu que c'est dans l'intérêt des affaires de ne plus changer la loi pendant une période de dix ans, après en avoir déterminé les dispositions. Il n'est pas obligatoire qu'elle demeure intangible pendant dix ans et le Parlement peut quand il le veut intervenir. Mon honorable ami acceptera-t-il la proposition suivante? Lorsqu'il discutera cette question avec ceux qui sont chargés des intérêts des banques, s'ils sont incapables ou s'ils ne veulent pas accepter les vues qu'il a exprimées et qu'il croit être celles du Parlement,—pourrons-nous espérer qu'a lors ou dans la suite, sans attendre l'expiration des dix ans, il présentera une loi obligeant les banques à faire ce qu'elles devraient faire d'elles-mêmes, sans y être forcées et ce qu'il nous plaît de les laisser libre de faire, aussi longtemps que nous croirons qu'il n'est pas nécessaire de les y contraindre?

M. WHITE: Cette proposition me paraît équitable. Lorsque j'en aurai traité, ainsi que j'ai l'intention de le faire, avec les banquiers, s'ils négligent de mettre en pratique cette ligne de conduite, je crois qu'il deviendra très à propos pour moi de présenter une loi qui les forcerait à l'adopter.

M. DOUGLAS: Il y a une chose qui n'a pas été encore mentionnée, c'est que celui qui emprunte de l'argent d'une banque, d'ordinaire un homme dans les affaires, doit déposer en garantie entre les mains de la banque sa police d'assurance. Cela donne

au gérant une connaissance indue de la maison de courtage où il place ses assurances. Cela donne au gérant de la banque un avantage qu'il ne devrait pas avoir, parce que, en vertu de sa situation, il pourra exercer une pression sur cet homme, afin de l'amener à placer ses assurances dans les compagnies qu'il représente lui-même. C'est un point important pour celui qui emprunte de l'argent et qui doit compter avec la bonne volonté du gérant pour obtenir son emprunt. Cet amendement devrait donc être maintenu dans la loi. Tout banquier honorable défend à ses employés de solliciter de l'assurance, de transiger sur les immeubles, ou de spéculer en aucune façon, et si une banque ne comprend pas suffisamment ses propres intérêts pour exiger de ses gérants qu'ils se tiennent à l'écart des entreprises qui peuvent venir en conflit avec les intérêts des clients, alors le Parlement doit légiférer de façon à l'y contraindre.

(L'amendement (de M. Turgeon) est mis aux voix: ont voté pour 41; ont voté contre 17.)

L'article tel qu'amendé est adopté.

Sur l'article 56 (rapport du vérificateur au ministre).

M. OLIVER: Du fait qu'aucun amendement n'a été proposé, jusqu'à l'heure actuelle, à cet article, je conclus que le comité des banques et du commerce s'est déclaré plus satisfait d'une vérification faite par les actionnaires, plutôt que par le gouvernement.

M. WHITE: Oui, je crois qu'il en a été ainsi. Une enquête complète a été tenue par le comité et je crois qu'elle a démontré qu'une vérification gouvernementale serait à peu près impossible, avec un système de banques tel que celui qui existe aujourd'hui au Canada, où les banques ont trois mille succursales, disséminées sur le continent et sur divers autres points du globe; il est mieux que la vérification soit faite d'une façon suivie, dans toute les succursales par les différentes banques elles-mêmes, tel que cela se pratique actuellement. La question qui restait alors à décider était celle de déterminer les qualités que devrait posséder le vérificateur devant être nommé par les actionnaires. Mon honorable ami se rappellera que lorsque cette question est venue devant la Chambre et de même devant le comité, il a été dit que les directeurs pourraient influencer le client du vérificateur et que, par conséquent, ses vérifications pourraient être incomplètes, surtout s'il venait à subir l'influence, peut-être pernicieuse du bureau des directeurs ou de l'administration. Il a été démontré, au cours de la preuve, par M. Clarkson, je crois, qui a été le liquidateur de la Farmer's Bank, que si nous pouvions nous assurer des services d'hommes d'une haute réputation et d'une grande intégrité, il deviendrait assez indifférend qu'il fussent choisis par les uns ou par les autres. En tenant compte des opinions exprimées, particulièrement par M. McLeod, autrefois gérant général de la banque Nova Scotia,—qui a consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question et qui a été le premier à inaugurer un système de vérification,—nous en sommes venus à la conclusion, pour ainsi dire unanimement, que si les gérants généraux des banques en Canada voulaient bien, à leur réunion, par un vote secret, afin d'échapper à toute pression de la part de l'Association des banques, agissant comme corps, dresser une liste de vérificateurs, les actionnaires seraient alors en mesure de choisir sans danger de se tromper des hommes de bonne réputation et dignes de confiance. Il y a un amendement de peu de portée proposé par le député de Kingston (M. Nickle), dont l'objet est de particulariser les devoirs du vérificateur.

M. SHARPE (Ontario-nord): Le même vérificateur peut-il être nommé d'année en année, selon le bon plaisir de la banque? Il me semble qu'il vaudrait mieux limiter la durée de ses fonctions à un certain nombre d'années. Suivant la loi, le vérificateur doit-il se borner à faire son travail de vérification une fois seulement dans l'année, à une époque déterminée, ou lui est-il permis d'aller à la banque quant il le juge à propos? S'il découvre quelque violation de la loi ou quelque fraude, au cours de sa vérification, est-il tenu de faire rapport immédiatement au ministre ou aux actionnaires?

M. WHITE: Il a été jugé peu sage de limiter les années d'emploi par une banque d'un vérificateur, parce que un homme ayant fidèlement rempli son devoir, durant quatre ou cinq ans, pourrait se trouver sans situation à la fin de son emploi et il se pourrait qu'aucune autre banque ne le choisisse pour être son vérificateur. Je n'ai jamais connu de loi qui allait aussi loin que de prescrire une limite à la durée du terme d'office d'un vérificateur. La sanction qui existe se trouve en ceci: lorsqu'un vérificateur est l'objet de quelque plainte les actionnaires peuvent ne pas le renommer et, en second lieu, le ministre, peut toujours, dans certains cas particuliers, désapprouver le choix d'un vérificateur. L'objet que j'ai eu en vue en pourvoyant à cela a été le suivant: un homme qui a été pendant plusieurs années un employé d'une banque peut être un excellent vérificateur, mais il se pourrait que je préférasse ne pas le voir renommé, par la même banque, bien qu'il fût un excellent vérificateur pour toute autre banque. Cet article sur la vérification a été libellé alors que nous avions sous les yeux la loi an-

glaise et les décisions des cours anglaises touchant les devoirs des vérificateurs et je suis porté à le considérer comme aussi complet que possible, en tenant compte du principe sur lequel il repose.

M. OLIVER: Je ne veux pas encore présenter d'amendement à cet article. Le comité des banques a soigneusement étudié la question et je me sens disposé à lui en laisser la responsabilité. Je ne suis pas assez familier avec les affaires des banques pour proposer un amendement ou même une objection sérieuse, mais il me paraît qu'il résulte de cet article, qui peut être bon et même le seul moyen de trancher la difficulté, et je vois le même inconvénient dans d'autres articles,—une renonciation au droit de contrôle du peuple, exercé par son gouvernement et nécessaire au bien-être public. Je n'ai rien à objecter contre le principe sur lequel repose la loi des banques, mais il n'y a pas de doute que nos institutions de banque sont devenues, dans l'Etat, d'importantes puissances. Elles en sont arrivées à un tel degré de puissance qu'il me semble qu'il soit devenu nécessaire que la suprématie de l'Etat, que le droit de contrôle par l'Etat, que le droit lui-même de l'Etat à l'exercer, soient affirmés dans la loi. L'édictement de cette loi est une affirmation de cette autorité, mais les dispositions de cette loi, telle que je la comprends, sont, l'une après l'autre, une renonciation à cette autorité, en autant qu'il est possible d'y renoncer. C'est le reproche que je lui fais. Je ne suis pas en mesure de rien suggérer de contraire aux dispositions de cet article. Il me paraît que le Gouvernement devrait assumer lui-même la responsabilité de pourvoir à ce que l'argent du peuple, dont le montant total dépasse un billion de dollars, soit manipulé convenablement et c'est une fonction qui lui incombe de par la nature même des choses. Se décharger de cette responsabilité en la portant sur les épaules d'autres personnes, particulièrement de personnes qui y ont, dans l'occurrence, des intérêts privés, ne paraît pas, à première vue, constituer une législation comme celle, que de nos jours, nous étions en droit d'attendre. Il est survenu dans la vie commerciale du monde des conditions nouvelles qui demandent à être considérées.

Certaines mesures sont devenues aujourd'hui nécessaires, certaine affirmation du droit de contrôle du Gouvernement est aujourd'hui requise, qui ne l'était pas il y a quelques années. Je suis peiné, que dans cette refonte de la loi des banques, qui doit être faite pour une durée de dix ans, on n'ait pas affirmé suffisamment ce droit de contrôle du public, par l'entremise du Gouvernement de son choix, qui je crois serait dans l'intérêt de l'Etat et qui, je le pense aussi, ne serait pas mauvais pour les intérêts mêmes que ce bill doit sauvegarder.

M. WHITE (Leeds).

M. WHITE: Mon honorable ami a lu bien peu attentivement certains articles de cette loi, sans quoi il n'affirmerait pas que nous n'avons pas fait un sensible progrès dans le sens de sauvegarder, autant qu'il était en notre pouvoir de le faire, les intérêts des déposants et, d'une façon générale de tous ceux qui auront à traiter avec les banques du Canada pourvues d'une charte. Sans vouloir examiner les mérites ou les défauts de la vérification proposée, je dirai simplement que la présente loi est en avance de toute loi qui existe aujourd'hui dans l'empire; du moins en ce qui concerne les restrictions apportées aux pouvoirs des banques. Je désire répéter ce que j'ai maintes fois dit en Chambre et en comité: quelles que soient, en dernière analyse, les dispositions de la loi, la sauvegarde des intérêts publics repose surtout sur l'habileté et l'intégrité de ceux qui administrent les banques. A moins que le gouvernement n'assume lui-même la mise en opération des banques, de façon à être responsable des prêts, il ne saurait être en mesure de garantir que les banques sont absolument sûres, parce qu'il faut nécessairement s'en rapporter au jugement des directeurs pour savoir si les prêts faits au public sont bons ou mauvais et aussi parce que de l'intégrité de l'administration, dépend, dans une large mesure, l'existence ou l'absence de fraudes.

Nous avons cherché à faire passer dans notre loi ce principe: que l'Etat doit faire de son mieux pour sauvegarder les intérêts des déposants, en prescrivant la vérification ou l'inspection des banques par des personnes du dehors et non pas par des fonctionnaires que les propriétaires auraient nommés pour les actionnaires. Nous avons été plus loin: non seulement nous avons rendu la vérification obligatoire, mais nous avons arrêté que, si les actionnaires n'étaient pas satisfaits de la personne nommée à une réunion annuelle par une majorité d'entre eux, ils pourraient, s'ils représentent un tiers du capital versé:

> Demander au ministre que les personnes ainsi nommées soient remplacées, et le ministre, après telle recherches qu'il juge nécessaires, peut désigner un vérificateur ou des vérificateurs devant prendre la place de celui ou de ceux nommés à la réunion générale annuelle, et ces derniers cesseront alors d'être des vérificateurs de la banque.

Nous avons, en outre, réglé que ces vérificateurs seraient désignés par ceux qui vraisemblablement ont le plus intérêt à une gestion sûre et honorable des banques du Canada, à savoir: les administrateurs de toutes les banques agissant de concert. Outre cela, l'article 56 A, qui est très important et qui va très loin dans le sens indiqué par mon honorable ami, décrète ce qui suit:

Le ministre peut donner ordre à tout vérificateur nommé sous le régime de l'article précédent de la présente loi ou à tout autre vérificateur qu'il aurait désigné et exiger de lui d'examiner et de s'enquérir spécialement des affaires en opérations de la banque, et le vérificateur ainsi nommé ou désigné, selon le cas, doit, à la fin de son examen ou de son enquête, faire un rapport complet au ministre sur les résultats de cet examen ou de cette enquête.

Cela veut dire que, sur réception d'un avis lui faisant savoir que les affaires d'une banque ne sont pas gérées convenablement, le ministre peut requérir le vérificateur nommé par les actionnaires d'ouvrir une enquête et de lui faire rapport. La raison pour laquelle j'ai fait insérer cet article dans la loi, c'est que jusqu'à présent un ministre des Finances à qui était donné avis d'une irrégularité était impuissant à instituer des recherches. En 1891, l'on avait tenté d'établir la vérification des affaires d'une banque par des personnes du dehors, mais cette proposition avait été abandonnée comme impraticable. Mon prédécesseur a cru qu'il serait impossible de contraindre les banques à une vérification ou inspection de leurs livres. En se rappelant ces faits, mon honorable ami conviendra que nous avons fait de très sensibles progrès. Chacun de nous admet que l'organisation des banques canadiennes ne le cède peut-être à celle de nul autre établissement, et nous voulons être justes envers elles, sauvegarder leurs intérêts à l'égal de ceux du public. Nous avons fait, je crois, un grand pas dans ce sens; il pourrait être fait davantage à l'avenir, mais pour le présent, le comité a décidé, presque unanimement, que cette loi était aussi avancée qu'elle peut l'être dans les circonstances, eu égard aux multiples bureaux et succursales de nos banques disséminés un peu partout au Canada ou à l'étranger.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 76 (opérations et pouvoirs des banques).

M. SHARPE (Ontario-nord): J'ai l'autre jour suggéré un amendement, au sujet duquel j'aimerais à dire deux mots. Ceci est une modification au paragraphe 2 de l'article 76, auquel on propose d'ajouter ce qui suit:

(d) Faire des prêts ou des avances excédant 10 pour 100 de son capital payé à toute personne, compagnie ou corporation étrangère, ou sur les valeurs de toute telle personne, compagnie ou corporation.

Comme l'a si bien dit l'honorable député d'York-sud (M. Maclean), le peuple est, je crois, d'avis qu'il n'y a pas assez d'argent dans le pays pour que l'on se permette de l'en faire sortir. Sans donc défendre absolument aux banques de prêter de l'argent à des corporations étrangères, il conviendrait, à mon sens, de restreindre dans une certaine mesure la sortie de fonds dont le Canada a un si grand besoin. J'ai ici une lettre d'un homme d'affaires de Winnipeg qui dit:

Nous avions dans cette banque, tant personnellement que comme associés, un crédit de $40,000. On nous a demandé de rendre tous les fonds qui nous avaient été avancés à titre de prêts, ce que nous avons dû faire et avons fait. Il nous a paru que la banque était elle-même à sec, qu'elle n'avait plus rien à prêter à ses clients, qu'elle faisait payer tous ceux qui le pouvaient, et se contentait de soutenir ceux qui étaient incapables de s'acquitter.

Il ajoute:

Nous pensons qu'avant l'adoption finale du projet de loi, il sera utile de signaler à la Chambre certains faits relatifs à la manière dont les banques traitent le peuple. Lorsque les temps sont favorables et que les affaires peuvent marcher sans avoir besoin d'elles, les banques sont avides de prêter; mais quand les gens ont vraiment besoin de fonds pour soutenir leur commerce, elles refusent toute avance. La coutume des banques en général est en outre de faire largement crédit aux compagnies de chemins de fer, de même qu'aux fabricants et commerçants à l'aise, et de faire peu ou rien pour le cultivateur et le petit commerçant. Il semble de fait que les premiers aient présentement absorbé tout ce que les banques ont de fonds disponibles, et il ne reste plus rien pour les pauvres diables. Ces grandes compagnies de chemins de fer ou autres ont pourtant à compter pour leur existence sur le cultivateur, et, sans la réussite de ce dernier, l'on aurait besoin ni de grandes compagnies de chemins de fer ni des puissantes maisons industrielles.

Il expose ensuite la difficulté qu'éprouvent à se procurer des fonds pour leurs affaires les simples particuliers. Ce mal provient, en partie du moins, je pense, de cette tendance des banques à prêter leurs fonds à des étrangers, individus ou compagnies, pour des opérations conduites hors du Canada, alors que nos propres besoins exigent que l'on mette des entraves à ces avances faites hors du pays. L'extention de ces prêts peut être pour nous un danger. Il serait possible, je crois, de trouver là la cause de la déconfiture de certaines de nos banques. La banque Sovereign, par exemple, avait prêté à la Milwaukee and Chicago Railway Company et à une compagnie de chemin de fer de l'Alaska des sommes équivalant à deux fois son capital. La Farmers' Bank était engagée dans des prêts à une personne domiciliée dans l'Etat de New-York, une personne associée à Travers et à d'autres qui avaient des intérêts dans la banque. Cette personne était hors de la portée de nos tribunaux et difficille à atteindre. C'est, à mon sens, une coutume dangereuse.

M. OLIVER: Cet amendement a-t-il été étudié par le comité des banques et du commerce?

M. SHARPE : Il a été rejeté par trois voix seulement: dix-sept contre quatorze.

M. AMES: Généralement parlant, on peut se fier à l'extrême prudence exercée par les banques dans le chiffre des avances qu'elles peuvent se permettre de faire à un particulier ou à une compagnie. Elles ont tout intérêt à ne pas se rendre insolvables. Tout ce qui tend à restreindre les légitimes opérations de nos banques a pour conséquence de diminuer le profit qu'elle retirent de leurs placements. Les banques ont besoin, croient-elles, d'avoir à New-York de l'argent remboursable sur demande, et, nous savons par expérience que ces sortes de prêts sont d'un grand avantage pour le pays dans les moments difficiles. Lorsqu'il y a au Canada une grande demande de fonds à certaines époques, il demeure possible de faire rentrer cet argent sans avoir à demander aux emprunteurs canadiens de rembourser les avances qu'ils ont obtenues. C'est ainsi qu'en 1907, au fort d'une crise, nos banques ont pu faire revenir de New-York de 24 à 25 millions, qui leur ont permis de ne pas déranger nos emprunteurs canadiens. Prenons dans les faits un exemple de la chose. Nous avons ici une banque, la banque d'Ottawa, dont le capital est de $3,900,000; défendez-lui de ne pas avancer plus de $390,000 à une même personne hors du Canada. Mais il pourrait être fort utile à cette banque d'avoir à New-York un agent par l'entremise duquel elle effectuerait des prêts remboursables sur demande. Supposez qu'un client parfaitement solvable ait besoin d'un demi-million de dollars dans ces conditions. Cet argent pourrait en tout temps être rappelé après avis de vingt-quatre heures. Chacun sait qu'il est difficile de se procurer au Canada des fonds remboursables sur demande; mais, à New-York, une opération d'un demi-million de dollars est une pure bagatelle, et beaucoup de maisons sont en mesure d'y pourvoir. L'actif total de la banque d'Ottawa est de près de 50 millions. Qu'elle soit autorisée à faire à un étranger des prêts ne dépassant même pas 1 p. 100 de son actif, et elle serait en mesure de prêter une somme fort supérieure à la limite que l'on propose ici.

Quelques-unes de nos banques font affaires à Cuba et aux Antilles. Nous avons appris au comité des banques et du commerce que ces affaires profitent grandement au Canada, de deux manières: ceux de nos marchands qui ont des affaires là-bas trouvent extrêmement avantageux de pouvoir à l'aide de ces banques faire crédit à leur clientèle, et l'on a constaté qu'à Cuba et ailleurs le chiffre des dépôts excède de beaucoup celui des emprunts, ce qui rend possible le placement à New-York de fonds considérables, de l'excédent des dépôts sur les prêts, fonds que l'on peut toujours retirer au cas d'un besoin pressant au Canada. Il y a toujours de grandes entreprises à la réussite desquelles une avance est momentanément nécessaire. Dans le cas d'une banque disposant d'un actif de 50 millions, comme la banque d'Ottawa, dire qu'elle ne pourra avancer plus de $400,000 à la fois à un entrepreneur, ce serait apporter des entraves inutiles aux opérations de cette banque.

M. CARVELL: Mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) a, il me faut l'admettre, soutenu avec beaucoup de logique la cause des banquiers, et je ne vois pas que l'on puisse adopter l'amendement de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) sous la forme qu'il le présente. Nous savons en effet que la banque Royale et aussi, je crois, la banque de la Nouvelle-Ecosse, comme d'autres, ont des succursales à Cuba et dans les diverses îles des Antilles, et je ne crois pas qu'il soit juste de leur interdire tout prêt dépassant le dixième de leur capital, quand même elles y feraient plus du dixième de leurs affaires. En principe, je crois que l'honorable député d'Ontario-nord a raison, en dépit du très habile raisonnement de l'honorable député de Saint-Antoine. Ce dernier assure qu'il est fort avantageux au Canada d'avoir à New-York des fonds remboursables à demande. C'est là un argument que l'on a fait valoir devant le comité des banques et du commerce; nous l'avons entendu faire dans cette Chambre et nous l'avons lu dans les journaux. Chaque fois que l'argent se resserre, il nous est avantageux, dit-on, d'avoir à New-York des fonds sur lesquels il nous est possible de compter.

Or, c'est précisément au moment même où nous avons besoin d'argent au Canada que les banques veulent l'envoyer à New-York. Il ne nous sert de rien d'avoir des fonds à New-York, alors que notre commerce légitime souffre, manque d'argent. J'ai parfaite souvenance des événements de 1907. Qu'arriva-t-il cette année-là? Les banques demandèrent tout simplement aux emprunteurs de payer, elles relevèrent le taux de l'intérêt de 1 p. 100 et firent payer l'intérêt mensuellement. Quand un emprunteur pouvait payer, elles le faisaient payer, puis elles envoyaient l'argent à New-York, ostensiblement pour créer un fonds clair et liquide qu'elles pourraient utiliser au besoin, mais en réalité afin de réaliser des bénéfices sur ces fonds.

M. AMES: La diminution des prêts payables sur demande à New-York à cette époque fut beaucoup plus prononcée que la baisse des prêts similaires au Canada.

M. CARVELL: Quoi qu'il en soit, en 1907, dans les Provinces maritimes, il était presque impossible d'obtenir de l'argent, et tous ceux qui étaient en mesure de payer

les dettes contractées envers les banques furent obligés de le faire. Cet argent fut envoyé quelque part; d'après l'argument de l'honorable député, c'est à New-York qu'on envoya cet argent; d'après son assertion, l'argent ne fut pas envoyé à New-York, quant à savoir si c'est son argument ou son assertion qui est exact, c'est là une question dont je laisse la décision au comité. Mais il n'est nullement nécessaire de remonter à 1907; arrêtons-nous aux mois de novembre, de décembre, de janvier dernier. A cette époque, il était presque impossible d'obtenir $100 dans les Provinces maritimes, pour ne rien dire de $1,000 ou de $10,000.

Je n'affirme pas que les établissements industriels ou commerciaux possédant quelque genre de crédit n'étaient pas en mesure d'utiliser ce crédit, non, mais l'emprunteur ordinaire, le principal client des banques, celui sans lequel les banques n'existeraient pas aujourd'hui—car on le sait, les trois quarts du capital prêté par les banques canadiennes aujourd'hui viennent des petits déposants—cet emprunteur, dis-je, ne pouvait emprunter $100. En temps de crise financière, quand l'argent est rare, le petit emprunteur ordinaire devrait avoir le droit d'emprunter $100. Mais quand l'argent est rare, les banques disent: "Il nous faut un actif clair et liquide sous forme de prêts remboursables à demande; par conséquent, non seulement nous est-il impossible de vous faire des prêts, mais il faut que vous remboursiez ce que vous nous devez". En novembre, en décembre et en janvier, j'ai personnellement eu connaissance de souffrances réelles. J'ai moi-même dû prêter de l'argent, alors que je ne le pouvais guère le faire sans me mettre à la gêne, et cela tout simplement parce que les emprunteurs se seraient vus serrer de trop près, s'ils n'avaient pu obtenir cet argent, et il leur était impossible de l'obtenir des banques. En décembre et en janvier, non pas pour mon propre compte, mais pour un ami, je suis allé à la banque, avec des valeurs négociables de premier ordre, pour obtenir le prêt d'une somme fort minime, mais on nous déclara que les instructions défendaient de faire de prêts, et il nous fut impossible d'en obtenir. Afin d'empêcher l'individu en question de succomber, il me fallut avancer l'argent, bien que je ne fusse guère en mesure de le faire.

Il est probable que ces directeurs de banques obéissent aux instructions qu'ils avaient reçues; seulement, il ne faudrait pas permettre aux banques de prêter leurs capitaux en dehors du Canada. Les banques obtiennent ces capitaux du peuple canadien, et cela au moyen de mesures législatives établies par ce Parlement; et j'ajoute que si le Parlement refusait de leur accorder l'autorisation d'exercer leur commerce et de faire des prêts, il leur serait impossible de le faire; car, les déposants ne confieraient pas leurs économies à des banques non autorisées aussi facilement qu'elles les confient à des banques autorisées. Je n'ai rien à reprocher aux banques autorisées; je conseille toujours à mes clients de confier leurs dépôts à ces dernières banques, de préférence aux caisses d'économie postales. J'encourage les trois banques de mon comté, la banque de Montréal, la banque de la Nouvelle-Ecosse et la banque Royale de préférence aux caisses d'économie de l'Etat, parce qu'elles offrent tout autant de sécurité et de solidité que les caisses d'économie postales. Puisque les déposants confient leurs fonds à ces banques, il faudrait que cet argent demeurât au Canada, au bénéfice du peuple, et on ne devrait pas faire émigrer ces capitaux, précisément au moment où on en a besoin. Dans les temps ordinaires, peu importe où les banques envoient leur argent, mais en temps de crise monétaire, alors que les banques refusent des prêts à tout le monde, prétendant qu'il leur faut de l'actif clair et liquide, alors il faudrait remédier à pareille situation. Le ministre devrait consentir à modifier son amendement, afin de le faire répondre en une certaine mesure aux conditions qui président à l'exploitation commerciale des banques aux Antilles et alors, je voterais volontiers l'adoption de cet amendement car, à mon avis, il consacre un principe légitime.

M. WHITE: L'argument de l'honorable député repose sur une conception erronée fort en vogue au Canada. Il semble croire que l'argent que les banques prêtent à New-York et au Canada devrait être prêté pour mettre fin à la crise monétaire qui existe ici depuis longtemps. Je dois dire à l'honorable député que si cet argent n'était pas prêté pour être remboursé à demande à New-York, il demeurerait inutilisé dans les voûtes des banques, et ne serait pas prêté au Canada. En d'autres termes, si une banque prêtait tout son argent, elle s'acheminerait tout droit à la faillite. Une banque doit conserver du numéraire en or ou d'autre monnaie légale, pour faire face à ses obligations, ou bien elle doit être en mesure d'obtenir l'argent du jour au lendemain. Le résultat est que les banques ne prêtent pas tout leur argent aux établissements commerciaux, aux cultivateurs et aux marchands du Canada; elles conservent 30 à 40 p. 100 d'actif clair et liquide. Que faut-il entendre par là? Cet actif liquide doit exister sous forme d'espèces, ou de prêts remboursables à demande, de façon à ce qu'ils puissent immédiatement se transformer en espèces, ou sous forme de valeurs négociables qui peuvent facilement se liquider. Si les banques canadiennes prêtaient tous leurs capitaux et leurs dépôts, surtout en temps de crise monétaire, aux emprunteurs canadiens, elles deviendraient insolvables, parce qu'il leur serait impos-

sible de répondre à une demande soudaine et imprévue de fonds. J'ai modifié mes vues à cet égard, il y a quelques années, parce que j'ai appris le système appliqué par les banques et la raison d'être de son adoption.

Les banques doivent conserver leurs réserves dans leurs voûtes sous forme d'espèces jusqu'à concurrence d'une certaine quotité de leurs obligations, ou bien elles doivent prêter cet argent là où elles peuvent le transformer en or et le réclamer du jour au lendemain. Le seul marché sur ce continent où cela puisse se faire est celui de New-York, tout comme le seul marché de ce genre en Angleterre est celui de Londres; ce sont tous deux des marchés internationaux.

L'intérêt payé sur les prêts remboursables à demande à New-York est bien inférieur à celui payé pour les prêts similaires au Canada. Le taux d'intérêt sur ces prêts remboursables à demande au Canada est de 6 à 7 p. 100, tandis qu'aux Etats-Unis, il est de 2 à 3 p. 100 et cela parce qu'il y a tant de banquiers au monde faisant presque la même chose, à savoir, prêtant leur argent à New-York afin de le garder sous forme liquide. En temps de crise monétaire, voici la distinction à établir entre un prêt remboursable à demande à New-York et un prêt similaire au Canada; car, en général, un prêt remboursable à demande ici, est disponible, quand la rareté de l'argent n'est pas trop prononcée: comme le marché de New-York est un marché international, un prêt remboursable à demande à New-York est strictement parlant un prêt à demande, transformable en espèces par la banque au Canada qui consent ce genre de prêts à demande et percevant des taux peu élevés d'intérêt et aujourd'hui, demain ou après-demain, toute banque peut demander de l'or à Montréal ou à Toronto. Quel avantage la banque en retire-t-elle? La banque doit conserver sa réserve sous forme d'or ici, sans la prêter, ou bien la conserver sous forme de prêts à demande sur le seul marché monétaire international de ce continent, à savoir, New-York, où elle peut en obtenir un taux d'intérêt de 2 à 3 p. 100.

L'avantage qu'en retire la banque, c'est qu'elle perçoit ce taux d'intérêt relativement peu élevé à New-York, au lieu que, si elle gardait cette réserve dans ses voûtes, elle ne toucherait aucun intérêt et elle ne pourrait pas la prêter à ses clients du commerce. Voilà pourquoi les banques canadiennes font des prêts à New-York, tout comme les banques britanniques prêtent à Londres. Elles prêtent de l'argent à Londres sur billets et autres valeurs négociables à un taux d'intérêt inférieur aux taux d'escompte en vogue en Grande-Bretagne; et tout comme les banques anglaises ne seraient pas autorisées à prêter tout leur argent sous forme d'escompte aux marchands,

M. WHITE (Leeds).

de même les banques canadiennes ne seraient pas autorisées à prêter à la classe commerciale jusqu'à concurrence de toutes leurs ressources disponibles, parce qu'elles s'acheminerait ainsi tout droit à la faillite. Les banques en Angleterre placent 25 à 40 p. 100 de leurs prêts à Londres, tout comme nos banques placent 20 à 30 p. 100 de leurs prêts à New-York avec toute la liquidité que possèdent ces prêts et qui représente la réserve qu'il leur faudrait autrement maintenir en conservant de l'or dans leur voûte ici. Ce que j'affirme, c'est que, quand bien même il n'y aurait pas de prêts remboursables à demande à New-York, les emprunteurs au Canada ne seraient pas en meilleure posture, parce que les banques seraient obligées de tenir dans leurs voûtes cette réserve en espèces ou en monnaie légale, et cela pour soutenir leur bonne réputation à titre d'institutions fortes et solvables.

En présence de tous les témoignages rendus, le comité est demeuré convaincu que ces prêts à New-York et à Londres constituent une pratique s'inspirant des principes consacrés par les meilleures institutions et indispensables à l'exercice du commerce légitime des banques, et qu'elles doivent adopter le système de la réserve d'or.

Quant à l'amendement du député d'Ontario-nord (M. Sharpe), ce n'est pas un légitime principe en commerce de banque de prétendre que, parce qu'il est quelquefois découlé de mauvais résultats d'un certain genre de prêts ainsi consentis, il faudrait interdire législativement ces prêts. On oublie trop facilement que, dans une multitude de circonstances, toute la population a bénéficié de ce genre de prêts. Ici comme aux Etats-Unis, on est porté à ne tenir compte que des dérogations à la règle et à favoriser pareille mesure, au lieu d'envisager l'ensemble des opérations de banques et les faits et d'étudier la meilleure orientation législative à prendre en pareille matière, eu égard aux conditions existantes. Lorsque cet amendement est venu en discussion devant le comité des banques et du commerce, un banquier a fait observer qu'un des meilleurs genres d'affaires auxquels une banque puisse se livrer, c'est le prêt sur garantie du grain. Il n'y a pas de meilleure garantie, il n'y a pas d'achat plus facilement réalisable que le grain.

Un banquier serait parfaitement garanti en faisant un prêt de $2,000,000 à $5,000,000 sur du blé appartenant à une société ou à une association étrangère ou nationale, parce que cette garantie est d'une valeur que l'on peut vérifier chaque jour et que l'on peut liquider facilement. Elle peut être vendue instantanément.

Il en résulte que nos banques font des affaires énormes avec le grain comme garantie et particulièrement le blé de notre Nord-Ouest. Quelques-unes de nos banques ont des agences à Chicago et elles ont toutes des

succursales à Winnipeg. Il y a des compagnies étrangères qui font le commerce de grain dans l'Ouest. Prenons le cas d'une banque ayant un million de capital et un actif de $30,000,000. Si cet amendement était adopté dans sa forme actuelle, la banque ne serait pas utorisée à prêter plus de $100,000 sur le grain, bien que ce serait une opération parfaitement sûre pour elle de faire un prêt de $1,000,000 à $2,000,000 sur ce grain; en réalité ce serait plus sûr que de prêter $50,000 à un individu sans garantie, sur sa situation générale dans la société, comme le font chaque jour les banques au Canada. Cela empêcherait une banque au capital de $1,000,000 et avec un actif de $40,000,000 qui fait des prêts remboursables à demande à New-York, de faire un prêt là-bas à la maison la plus solide. Cela l'empêcherait de faire un prêt à J. P. Morgan et Cie, même sur la garantie de titres du Pacifique-Canadien ou sur les meilleurs garanties collatérales à New-York de plus de $1,000,000.

Bien que je comprenne le principe que mon honorable ami a en vue et qu'il essaie d'empêcher le renouvellement d'abus qui se sont produits dans le commerce de la banque au Canada, je crois que nous oublions trop facilement les nombreux avantages dont les banques et la population en général ont joui en laissant les affaires se traiter de la manière habituelle et ordinaire.

La raison donnée justifie-t-elle l'amendement à la loi dans la forme où il est proposé? La législation anglaise n'admet, je crois, aucune restriction. On dit là-bas que chaque cas doit être jugé à son mérite. Il peut être imprudent de prêter $50,000 à un seul individu et par suite de faire dix prêts de ce genre à des individus qui, en faisant faillite, causeraient une perte de plusieurs centaines de milliers de dollars, tandis qu'il peut être parfaitement sûr de faire un prêt de $2,000,000 sur du blé ou autres garanties collatérales qui protégeraient absolument le prêt. Nous sommes intéressés vraiment aux opérations d'affaires d'après le système ordinaire qui est adopté dans tous les pays anglais.

Je ne veux pas présenter une défense particulière, mais je ne crois pas que le comité des banques et du commerce ni ce comité aient eu assez de preuves pour pouvoir dire d'une façon arbitraire: vous ne devez pas prêter plus de dix pour cent. Pourquoi dix pour cent, pourquoi pas quinze pour cent ou pourquoi pas cinq pour cent? Ce dont j'ai peur à propos d'un amendement de ce genre, c'est que nous n'ayons pas assez de preuves pour nous autoriser à dire que ce ne sera pas un amendement nuisible. J'ai le plus grand respect pour le motif qui guide mon honorable ami d'Ontario-nord qui, je le sais, désire seulement empêcher la reproduction de quelques unes des pratiques qui ont occasionné de lourdes pertes aux déposants et à d'autres personnes au Canada, mais je crois que nous devrions avoir un état des opérations des banques dans les pays étrangers et des transactions qu'elles y font avant de commettre l'injustice d'imposer brusquemment une règle sévère pour leur défendre de prêter plus d'un certain pourcentage à des compagnies étrangères.

M. CARVELL: C'est bien malheureux que mon honorable ami le ministre des Finances n'ait pas employé dix ans de sa vie à pratiquer au barreau au lieu de passer son temps à gagner de l'argent. S'il l'avait fait, il aurait appris qu'il y a toujours deux façons d'envisager une cause. Il aurait su que vous pouvez avoir d'un côté des témoignages splendides et que votre cause peut paraître excellente, tant que l'autre côté n'a pas été entendu. Malheureusement, à propos de ce cas spécial de la loi des banques, vous ne pouvez avoir des preuves que d'un seul côté. Nous n'avons pu avoir que les témoignages des banquiers et naturellement ils ont fourni des preuves qui paraissent avoir satisfait mon honorable ami. Je ne dis pas qu'il y a beaucoup de difficulté à obtenir des témoignages pour l'autre face de la cause, mais nous devons mettre à profit un peu de ce sens commun que le Tout-Puissant nous a accordé et quand un homme a une pratique de dix ans au barreau, s'il voit que les témoignages sont tous d'un côté, il essaye naturellement de faire une enquête et de trouver de quoi il s'agit de l'autre côté et habituellement il peut faire facilement un trou dans la cause. Dans ce cas, le ministre croit d'une façon absolue que l'argent doit être prêté à New-York, quand on peut maintenir son actif sous une forme liquide et en même temps obtenir quelque intérêt, plutôt que de le garder dans les voûtes. L'honorable ministre essaye de justifier son opinion en s'appuyant sur la pratique anglaise, mais il oublie de dire qu'il y a une grande différence entre le système des banques au Canada et celui d'Angleterre. En Angleterre, ils ont plus d'argent qu'ils ne savent en faire; l'idée du rentier anglais est de placer son argent habituellement hors d'Angleterre, mais nous autres, Canadiens, nous nous efforçons toujours d'obtenir des capitaux.

Notre Gouvernement n'emprunte pas de l'argent du peuple en grande quantité et quand nous lui demandons d'augmenter le taux d'intérêt dans les banques d'épargne, il répond franchement: si nous avons besoin de dix millions et si nous élevons le taux de l'intérêt à 4 p. 100, nous les obtiendrons du peuple au Canada, mais si nous prélevons dix millions sur le peuple, nous réduisons d'autant le montant d'argent pour le pays; il est préférable que nous allions à l'étranger pour emprunter notre

argent et que nous laissions les dix millions à la disposition des banques. Je répète que ce qui peut être un bon système en Angleterre n'en est pas un bon au Canada. Nous voulons que notre argent soit consacré au Canada pour le développement du pays. Nous adoptons une loi donnant aux banques le droit de recevoir l'argent et d'émettre, pour chaque dollar de numéraire, la même valeur en papier. Si une banque a un capital de cinq millions de dollars, elle peut émettre cinq millions en papier et elle a encore en plus ces cinq millions de capital. Nous accordons ce privilège très grand aux banques du Canada et en retour nous avons le droit de demander que les banques gardent leur argent au Canada pour faire des opérations dans le pays. Le ministre des Finances peut croire qu'il est nécessaire de conserver dans les coffres 40 p. 100 de l'actif des banques, et ne pas les prêter au Canada, mais je ne le crois pas. Je considère la banque comme étant un commerçant et ce serait une folie pour un commerçant, spécialement en temps de difficultés financières, de se séparer de son argent liquide, mais quand on me dit de conserver 40 p. 100 de mon argent liquide dans mon coffre-fort, je ne le crois pas.

M. WHITE: Cette proportion doit être gardée sous la forme d'actif en numéraire ou facilement réalisable; en obligations qui peuvent être immédiatement vendues.

M. CARVELL: Cela revient au même. Si le ministre des Finances dit que je dois garder 40 p. 100 de tout ce que je possède sous la forme d'actif liquide que je peux réaliser en un jour ou deux, je dis que ce n'est pas nécessaire.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable député pense-t-il que dans les conditions qu'il a décrétées, les banques conservent en caisse le capital.

M. CARVELL: Je ne crois pas qu'elles le fassent. Elles l'envoient à New-York, parce qu'elles peuvent en retirer davantage. Cela peut paraître une supposition un peu forte de ma part, mais je voudrais avoir quelque preuve du contraire avant de croire que les banques ont raison de prendre ce montant énorme d'argent au peuple canadien au moment où il en a besoin.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

Sur l'article 76 (opérations et pouvoirs des banques).

M. CARVELL: J'espère que le ministre des Finances fera en sorte de pouvoir accepter l'amendement proposé par mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe), avec les changements qui pourront être nécessaires, dans le cas de banques faisant des opérations pour le Canada.

(L'amendement est repoussé.)

L'article est adopté.

Sur l'article 88 (prêts sur animaux vivants ou morts).

M. WHITE: J'ai, à propos de cet article, une proposition assez importante à faire, qui découle de la discussion de vendredi dernier. A cette occasion, j'ai dit que la loi des banques, à l'article 88, reconnaît expressément le principe de donner aux banquiers un gage sur les produits qui font l'objet du commerce des marchands en gros. L'article 88 dit:

La banque peut aussi faire des prêts à tout acheteur, expéditeur ou marchand en gros de produits de la ferme, des forêts, carrières et mines, ou de produits de la mer, des lacs et des rivières, ou à tout acheteur, expéditeur ou marchand en gros d'animaux vivants ou morts, et de leur sous-produits, sur la garantie de ces produits ou sur celle de ces animaux vivants ou morts et de leurs produits.

J'ai montré que la pratique des banques dans l'Ouest était, en vertu de cet article, de faire des prêts sur la garantie du bétail vivant à des personnes qui s'occupent du commerce des bestiaux en gros, c'est-à-dire aux éleveurs dans le sens où je comprends le terme: des hommes qui ont pour principale occupation l'élevage des bestiaux sur une vaste échelle et dont les opérations agricoles en découleraient. Quelque doute a été émis au sujet de la valeur d'un tel gage par un jugement rendu à la cour suprême d'Alberta par le juge en chef Sifton. C'est pour qu'il soit parfaitement clair qu'une banque peut faire un prêt en vertu de cet article aux éléveurs, que j'ai inséré le paragraphe 3 qui est ainsi conçu:

La banque peut prêter de l'argent à un éleveur sur la garantie de ses bestiaux.

En d'autres termes, la législation, avec la nouvelle loi, n'avait pas en vue une augmentation de pouvoirs, c'était simplement une déclaration que la loi était telle que les banquiers l'avaient comprise.

L'honorable député de Calgary (M. Bennett), ainsi que d'autres avocats de l'Ouest, m'ont fait observer qu'il n'y a pas de doute que, sous le régime de la loi actuelle, une banque peut consentir un prêt à un éleveur, si l'on donne à ce mot la signification que j'y attache; une banque peut aussi prendre légalement une hypothèque sur ces animaux en vertu de l'article 88 que je viens de citer et, plus particulièrement, en vertu du paragraphe suivant:

La banque peut faire des prêts à tout acheteur, expéditeur ou marchand en gros d'animaux vivants ou morts.

Des avocats éminents m'assurent que les banques peuvent faire légalement ce que

j'avais l'intention de les autoriser à faire. Par conséquent, je demande à modifier cet article, en retranchant le paragraphe 3, non seulement pour les raisons que j'ai données, mais aussi pour une autre raison signalée l'autre jour par l'honorable chef de l'opposition. Le dictionnaire "American Standard Dictionary" définit ainsi le mot "ranche":

Un établissement pour élever et paître les bestiaux ou autres animaux par grands troupeaux; comme un ranche de moutons; un ranche de bêtes à cornes.

C'est cette définition que j'avais dans l'idée quand le paragraphe a été redigé et je crois que c'est l'acceptation commune du mot. Cependant, le mot ranche a aussi une autre signification et il est quelquefois synonime de "ferme", car le même dictionnaire donne comme deuxième définition:

Une ferme.

C'est probablement le sens primitif du mot "rancho" qui est, je crois, un mot espagnol. Il est donc évident que l'expression "propriétaire de ranche" est ambigue. J'avais toujours compris qu'un propriétaire de ranche était un homme qui se livrait à l'élevage sur une grande échelle et que s'il faisait aussi de la culture, ce n'était que comme une occupation incidente à sa principale industrie. Mais, d'après la deuxième définition, l'expression "propriétaire de ranche" peut signifier un cultivateur faisant de la culture variée. Ce n'est pas l'intention de la loi de donner aux banquiers le droit de prendre des hypothèques sur les animaux des cultivateurs de ce pays, et cela pour deux raisons. Premièrement, la chose n'est pas nécessaire. Il a été clairement établi devant le comité qu'un cultivateur ayant une bonne réputation et qui peut obtenir de l'argent sur sa solvabilité personnelle, peut contracter tous les emprunts dont il a besoin, sans donner d'hypothèque sur ses animaux. Comme je l'ai expliqué vendredi dernier, le principe de la loi a toujours été que les banques doivent prêter plutôt sur la réputation et la solvabilité personnelles de l'emprunteur, que sur les garanties subsidiaires, ce qui aurait pour effet de rendre les banques détentrices des biens mobiliers du pays. Je considère que c'est un excellent principe.

La deuxième raison, qui est très importante, est celle-ci: Si les banques canadiennes étaient autorisées à prendre des hypothèques sur les animaux des cultivateurs, il s'en suivrait nécessairement, en justice pour les créanciers et les propriétaires des immeubles, que ces hypothèques devraient être enregistrées pour être portées à la connaissance du public. Cette disposition serait conforme à la législation actuelle de toutes les provinces, à une seule exception, la province de Québec. Dans cette province, l'hypothèque mobilière n'existe pas. D'après le code civil de cette province, possession vaut titre. Les tiers sont admis à considérer le détenteur d'un objet comme le propriétaire de cet objet, tant qu'il l'a en sa possession. Par conséquent, il serait illégal dans la province de Québec de donner une hypothèque mobilière, et il n'existe aucun organisme dans cette province pour l'enregistrement de ces hypothèques. Un banquier qui consentirait un prêt à un cultivateur, ne pourrait pas faire enregistrer une hypothèque sur ses animaux. Pour toutes ces raisons, on a cru préférable de rayer le paragraphe 3.

Nous avons été d'opinion que les cultivateurs qui font de la culture variée au Canada, pourront contracter les emprunts dont ils auront besoin, sans hypothéquer ou mettre en gage leurs animaux. Cet amendement rend aussi inutile le dernier paragraphe qui avait été ajouté par le comité, pour assurer l'enregistrement de ces hypothèques mobilières. Ainsi, un banquier peut prendre une hypothèque sur le grain battu sans être tenu à l'enregistrement; quant aux animaux, la loi reste exactement ce qu'elle était. On m'assure de plus que ceux qui font de l'élevage sur une grande échelle, dans l'Ouest, pourront continuer à obtenir des banques tout l'argent dont ils auront besoin. Plusieurs avocats de renom m'ont donné cette assurance. Je crois que ces quelques changements éclaireront la situation et feront disparaître certaines objections qui ont été soulevées vendredi dernier. J'ai donc l'honneur de proposer:

Que les paragraphes 3, 9 et 10 soient retranchés.

Sir WILFRID LAURIER: Pour ma part, j'ai toujours été opposé à ce genre de législation, mais beaucoup de gens ne partagent pas mon opinion et prétendent que le petit cultivateur doit avoir le privilège d'emprunter sur ses biens meubles. L'honorable ministre des Finances ne veut pas que le cultivateur donne une hypothèque sur ses animaux, mais il lui permet d'hypothéquer son grain. Quelle est la raison de cette distinction?

M. WHITE: Mon honorable ami m'a déjà posé cette question vendredi dernier et je crains de ne m'être pas expliqué clairement. Si j'en juge par la remarque qu'il vient de faire, je crois que nous nous entendons tous deux pour reconnaître qu'il est préférable de ne pas permettre aux banques de prendre des hypothèques sur les biens mobiliers des cultivateurs ou des commerçants de détail. Partons d'abord de ce point de vue. Or, à tort ou à raison —et l'on peut opposer beaucoup de bonnes raisons au changement qui a été fait—nous avons décidé, vu les conditions particulières qui existent dans l'Ouest concernant le transport et l'emmagasinage du grain, de

permettre aux banquiers de faire des prêts aux cultivateurs, en prenant une hypothèque sur le grain battu restant en possession de l'emprunteur. Cette disposition est nouvelle dans la loi des banques. Je crois qu'elle sera d'un réel avantage pour le cultivateur. Beaucoup de témoins ont été entendus devant le comité et, bien que plusieurs d'entre eux ne soient pas certains que les banques avanceront plus d'argent que si cette disposition n'existait pas, je ne crois pas me tromper en disant que l'opinion qui a prévalu était que cette disposition serait avantageuse au cultivateur de l'Ouest, vu les difficultés qu'il a à surmonter par suite du manque de moyens de transport et du peu de temps qu'il a à sa disposition pour vendre ses produits; on a supposé que les banques prêteraient plus d'argent, ou consentiraient des prêts plus libéralement, et que grâce à ces avances, le cultivateur ne serait pas obligé de sacrifier son grain, en le mettant sur le marché pendant que celui-ci est déjà encombré.

C'est pour cette raison que nous nous sommes écartés du principe que les banques ne doivent pas détenir d'hypothèques sur les biens mobiliers. Au sujet de l'enregistrement des garanties, quand le bill fut déposé pour la première fois, il ne contenait aucune disposition concernant l'enregistrement. Je crois que c'est surtout en raison du paragraphe 3, qu'il est maintenant question de retrancher, que le comité avait décidé, avec raison, je crois, que l'hypothèque devait être enregistrée car, dans le cas des animaux surtout, il fallait sauvegarder les droits du propriétaire de l'immeuble et des autres créanciers. De plus, l'enregistrement de ces hypothèques rencontrait des difficultés insurmontables dans la province de Québec, dont la population forme un tiers ou un quart de la population totale du Canada. Voilà les raisons pour lesquelles j'ai fait une distinction entre le grain battu et les animaux. J'ignore si ces raisons seront acceptées par mon très honorable ami, mais, dans tous les cas, elles m'ont guidé dans la décision que j'ai prise.

(L'amendement est adopté.)

M. OLIVER : Je désire dire quelques mots concernant le paragraphe 3 que l'honorable ministre a décidé de retrancher. Je n'engagerai pas de discussion sur le premier point; je concède qu'il y a une grande différence entre le grain battu et les animaux. Du moment que le paragraphe 3 ne s'applique pas au propriétaire d'animaux, qui fait en même temps de la culture variée, je ne vois pas de raison pour conserver ce paragraphe dans la loi. Si l'intention du gouvernement a toujours été de ne pas appliquer ce paragraphe aux animaux d'un cultivateur qui fait de la culture variée, il est infiniment préférable de le retrancher.

M. WHITE (Leeds).

Mais, tout en admettant qu'il y a une différence considérable entre le grain battu et les animaux, je ne vois pas de raison pour que celui qui fait de l'élevage ne jouisse pas du privilège que cette disposition lui aurait conféré, s'il s'était conformé aux dispositions des paragraphes 8 et 9 concernant l'enregistrement. Il est vrai que la culture du grain se fait dans des conditions spéciales, qu'il est inutile d'expliquer longuement, vu que l'article est adopté, mais l'élevage dans l'Ouest se fait aussi dans des conditions particulières qui ont été souvent et longuement discutées ici même. Les avantages que retirerait un cultivateur en se livrant à la culture variée, c'est-à-dire en faisant de l'élevage en même temps que de la culture, sont si évidents que je trouve étrange que, dans la rédaction de cette loi, on refuse de tenir compte de celui qui entreprendrait de faire une chose que tout le monde recommande et qui mérite d'être encouragée.

M. SCHAFFNER : D'après ce que je comprends, quand cette loi sera en vigueur, l'éleveur pourra obtenir des prêts sur ses animaux, mais celui qui fait de la culture variée ne le pourra pas. S'il doit en être ainsi, je proteste énergiquement. Je manquerais certainement à mon devoir envers mes commettants si je permettais l'adoption d'un semblable article, sans le combattre. Une des grandes difficultés que rencontre celui qui veut faire de la culture variée, en même temps que de l'élevage, c'est la concurrence que lui font les propriétaires de ranche. Je n'ai pas d'objection à ce que les propriétaires de ranche jouissent de ce privilège; je considère que ce n'est que juste; mais il n'y a pas de raison pour qu'un cultivateur ne puisse pas aller à une banque et obtenir de l'argent en donnant comme garantie une hypothèque sur ses animaux, aussi bien que sur son grain. Je regrette beaucoup que l'honorable ministre ait jugé à propos d'accorder ce privilège aux propriétaires de ranche et de le refuser à ceux qui font de la culture variée.

Nous nous efforçons, dans l'Ouest, de faire la culture mixte, et le meilleur moyen de l'encourager, c'est de permettre au cultivateur d'obtenir de l'argent des banques, en fournissant garantie sur son bétail vivant.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 99 (achat de l'actif d'une banque).

M. OLIVER: J'accepte pour admis que ce comité a débattu sur toutes ses faces la question des mergers de banques et que l'opinion du comité se trouve exprimée dans les dispositions telles qu'on les trouve, aujourd'hui, et qui ont le même effet que celui stipulé dans cette disposition du

bill primitif et qui décrétait que l'achat de banques pourraient s'exécuter, du consentement du ministre des Finances. La tendance qui se fait jour maintenant a pour but le monopole, au moyen de coalition, du commerce, du transport et des finances. Les banques sont nos grandes organisations financières. Elles exercent la haute main sur tout l'actif liquide du Canada; elles détiennent entre leurs mains des billions de dollars, argent du peuple, et du prêt de cet argent dépendent, dans une très large mesure, le sort du commerce et celui de l'industrie, en général, du Canada tout entier, d'une année à l'autre. Il est reconnu qu'au point de vue des finances, du commerce et du transport, le bien public réclame la concurrence et, si l'on tient compte du nombre de banques que nous avons, au Canada, on a raison de supposer que cette concurrence existe à un degré raisonnable, au point de vue des transactions financières. J'ai déjà dit que la tendance qui se manifeste, de nos jours, est vers le monopole par coalition.

La preuve existe que cette tendance se manifeste dans le monde de la finance, dans celui de l'industrie et du commerce et même dans les milieux qui se livrent au transport. Je n'ai pas besoin d'entrer dans des détails pour établir—ce qui est reconnu par tout le monde—que la concurrence est avantageuse et que le monopole est mauvais; en conséquence, inutile pour moi de retarder le travail du comité, en insistant sur l'avis que, s'il est à désirer que les banques se fassent concurrence, il est également opportun que le Parlement facilite, au moyen d'un statut, l'élimination de la concurrence par coalition. Il est vrai qu'il se présente des temps et des circonstances où la coalition devient nécessaire et où il est impossible de l'enrayer, sans causer de préjudice. Admettant cela, pour les fins de l'argumentation, je n'en affirme pas moins qu'il appartient au Parlement et au Parlement seul de permettre une coalition de deux de ces institutions qui possèdent des chartes séparées et privilégiées. De par l'autorité de ce Parlement, on a accordé à ces institutions des pouvoirs, des privilèges et des droits qu'elles doivent exercer dans les intérêts du peuple, tout autant que dans celui des personnes immédiatement concernées. A un degré appréciable, l'intérêt public se trouve lésé par la coalition de deux banques possédant des chartes séparées et spéciales. Il est de principe élémentaire, me semble-t-il, que cette coalition ne s'opère que sous la responsabilité à la connaissance et d'après l'autorité du Parlement.

J'ai déjà dit, au sujet du statut relatif aux banques, et plus spécialement à propos du projet de loi qui nous est soumis, dans la forme qu'il revêt maintenant, que son but est de soustraire, autant que possible, à la haute main du gouvernement ces grandes institutions financières; de faire de ces institutions, pour ainsi dire, un empire dans l'empire et de leur confier une responsabilité dont, à mon humble avis, ne doit pas se départir le Gouvernement qui représente, par ce Parlement, le peuple de ce pays.

Nous avons, dis-je, cédé aux institutions de banques l'autorité qu'aurait dû retenir ce Parlement, et ce projet de loi tend à accentuer encore cet abandon de nos privilèges. Le résultat de cet état de choses, c'est que ces institutions peuvent, coalisées qu'elles sont, faire disparaître la concurrence, de temps à autre, en fermant les portes de telle ou de telle banque et en fusionnant deux ou trois autres banques existantes. Puisqu'il en est ainsi—et je ne crois pas qu'on puisse attaquer l'assertion que j'ai faite au comité—la dernière chose que le Parlement doit faire, s'il reconnaît la raison de son existence en qualité de protecteur des intérêts de notre population, en général, c'est de permettre l'élémination de la concurrence exercée exclusivement par les banques sans la sanction, sans les restrictions que ce Parlement peut raisonnablement édicter. Je tiens à exposer au comité mon avis qu'en tant que ces dispositions du projet de loi ou du statut qui existe déjà—car cela ne peut changer mon argumentation—pourvoient à éliminer la concurrence, au moyen de l'établissement de coalition sans la sanction spéciale, l'autorité de ce Parlement et les restrictions qu'il aurait pu décréter sont contraires à l'intérêt public et doivent être combattues pour ce motif.

(L'article est adopté.)

M. WHITE: Je crois que nous pourrions maintenant étudier la disposition qui intéresse mon honorable ami de Westmoreland immeubles).

Sur l'artcle 79 (pouvoir de posséder des immeubles.)

M. EMMERSON: Cet article, tel qu'on nous l'a soumis, se lit ainsi:

La banque peut acquérir et posséder des immeubles, pour son usage et son occupation et pour l'administration de ses affaires, et elle peut les vendre et en disposer et acquérir d'autres propriétés à leur place, pour les mêmes fins.

A tort ou à raison, le public croit que les banques ont risqué un montant excessif de leur capital, non seulement dans l'achat des immeubles qu'elles occupent, mais encore dans l'acquisition d'autres immeubles qu'elles louent à d'autres. Je veux soumettre au comité l'amendement qui suit, touchant cet article:

La banque ne dépensera pas plus de 5 p. 100 de sa réserve et de son capital réunis à l'achat d'immeubles.

Je proposerai aussi qu'on ajoute un autre paragraphe qui se lira:

La banque devra indiquer dans les états qu'elle fournit mensuellement et annuellement la valeur réelle de ses propriétés mobilières et immobilières, donnant tous les détails voulus.

Je fais observer au comité qu'on devrait limiter le pouvoir des banques dans le cas du pourcentage du capital qu'elles auront le droit de consacrer à l'achat d'immeubles dont elles veulent se servir elles-mêmes. Si les banques devaient limiter l'usage d'immeubles à leurs propres fins, cet article ne prêterait peut-être pas à autant d'objection; on pourrait laisser à la discrétion des directeurs de décider de la nature des bureaux requis. Mais dans plusieurs cités du Canada, sinon dans toutes, et dans un grand nombre de villes importantes, les particuliers se plaignent de ce que les banques sont en état d'acquérir les meilleurs emplacements et d'y dépenser de fortes sommes d'argent à la construction de bâtisses où elles pourront installer leurs bureaux, et dont elles pourront louer une partie, faisant ainsi concurrence aux propriétaires d'immeubles. Aujourd'hui, les banques ne peuvent acquérir que les immeubles dont elles ont besoin pour l'installation de leurs bureaux, mais elles se mettent au-dessus de la loi. Si nous adoptions cet article, tel que rédigé, les banques le violeraient. Nous devons reconnaître qu'en ce moment elles violent la loi et qu'elles acquièrent plus d'immeubles qu'il ne leur en faut pour leur propre usage. Nous devons constater cet état de choses et, convaincus du fait, nous devons appliquer un remède, sous une forme quelconque; il nous incombe, au moins, de rendre conforme à la loi ce que les banques font, aujourd'hui, ou bien, si cela est jugé nécessaire, de limiter le pourcentage de la dépense de leur capital et de leur réserve, dépense encourue en vue de l'acquisition d'immeubles. Elles font ce commerce, aujourd'hui. J'ai signalé au comité des banques et du commerce une lettre que j'ai reçue d'un citoyen éminent de Charlottetown; mon correspondant s'y plaint amèrement de cet état de choses. Je ne désire pas, en ce moment, proposer la modification que j'ai soumise au comité des banques et du commerce, mais il me semble que l'honorable ministre pourrait, avec raison, étudier deux points: d'abord, celui qui se rapporte à la limitation du pouvoir des banques de faire ces placements, et, en second lieu, celui qui a trait à l'obligation qui incomberait aux banques, si on leur permettait de faire ces placements, d'adresser, chaque mois, au ministre des Finances, un état indiquant le montant ainsi appliqué par elles. Je ne me préoccupe pas autant de la première donnée, bien que j'estime qu'il existe un mal auquel il faut remédier.

M. EMMERSON.

Nous savons tous que les états fournis, aujourd'hui, par les banques, ne représentent pas un dixième du montant qu'elles ont consacré à l'achat d'immeubles. Tout le monde sait cela et les banques elles-mêmes le reconnaissent. Un grand nombre de banques mentionnent simplement, dans leurs états, des sommes nominales, si on les compare avec les montants qu'elles ont dépensés dans des constructions, par tout le Canada. On a éliminé l'article se rapportant à l'intérêt, parce qu'on a reconnu que les banques réclament plus de 7 p. 100 en face même de la déclaratioon formelle du Parlement qui leur défend de faire cela. On a biffé cet article; on n'a pas tenu à mettre les banques en état de violer la loi. Aujourd'hui, pour la même raison, il me semble qu'il est nécessaire de modifier l'article 79, dans le but de légaliser ce que font ces institutions; mais si on ne veut pas en agir ainsi, que le pays sache, au moins, à quoi s'en tenir à propos de cette franchise; il a le droit de connaître tout cela. Qu'il y ait un état indiquant la valeur réelle de chacune de ces institutions; que l'on rende publics les faits tels qu'ils existent; qu'on mette un terme à l'hypocrisie et au leurre dont on s'est servi, depuis un si grand nombre d'années.

Je crois ne pas dépasser la mesure, si je fais cette déclaration et je demanderais simplement à l'honorable ministre d'étudier tous ces détails et particulièrement celui qui se rapporte à la publicité qu'il convient de donner aux faits tels qu'ils existent.

M. WHITE: La question soulevée par mon honorable ami revêt une bien grande importance; sa solution est hérissée de difficultés. Il est certain que, d'après le statut que nous avons maintenant, les banques ne doivent détenir d'autres immeubles que ceux dont elles ont besoin pour usage réel et pour occupation véritable. Je crois que la raison de cette mesure est celle-ci: il est de principe reconnu dans le commerce de banque que les banques appliquent leur argent ou le prêtent sur des garanties d'un certain caractère et qu'elles ne doivent pas avoir le droit d'appliquer leur argent en montants déterminés. Elles doivent consacrer ces capitaux à la circulation, de façon à pouvoir mieux aider le commerce et l'industrie. Il serait de principe entièrement erroné qu'on permît aux banques de consacrer une partie considérable de leurs actifs à l'achat d'immeubles. L'histoire de la finance, dans le monde entier, fait voir qu'on a essayé ce système et toujours avec des résultats désastreux. Les banques devraient prêter autant de leur argent que possible, sous la forme liquide et pour un laps de temps restreint, et en consacrer une

très faible partie à un capital fixé ou à l'achat d'immeubles. D'après l'article 79, les banques ont acquis des immeubles, par tout le Canada. . .

M. EMMERSON: Et les plus avantageux.

M. WHITE: J'en arriverai à cela, dans un moment. Elles ont acquis des immeubles, par tout le Canada; dans certains cas, elles y ont érigé des édifices pour leur usage exclusif, puisqu'on n'y trouve pas de locataire.

Les banques désirent ardemment obtenir les coins les plus avantageux, car elles se font une active concurrence. On a souvent affirmé qu'il existe une coalition entre les banquiers, mais rien n'a été plus clairement démontré devant le comité que l'existence d'une active rivalité entre les banques, en vue d'obtenir des opérations. Il en résulte que, ainsi que je l'ai dit, les banques rivalisent entre elles pour accaparer les meilleurs coins et les meilleurs emplacements dans les cités et les villes. Prenez les coins des rues King et Yonge, à Toronto, où la Dominion Bank construit un vaste édifice. Si cette banque a payé, l'année dernière, $10,000 le pied de front—car telle est la valeur de la propriété—l'angle des rues King et Yonge, et si elle a érigé un édifice seulement destiné à son propre usage—c'est ce que nous appelons un édifice à chambres uniques—le coût du loyer qu'elle devrait exiger d'elle-même au sujet de ce coin serait certainement très considérable. On obtient l'évaluation de $10,000 le pied, en tenant compte du fait qu'on peut construire à cet endroit un édifice très élevé et louer les étages supérieurs. Les revenus des étages supérieurs aideraient à payer l'intérêt du coût de la construction et l'entretien de l'édifice. Ils rapporteraient aussi un taux d'intérêt sur la valeur de $10,000 le pied. Par conséquent, dans beaucoup de cas—dans la plupart, je croirais—les banques ont construit des édifices, non seulement pour leur propre usage et occupation, mais dans le but de louer les étages supérieurs. C'est à cause des conditions économiques qu'elles ont agi de cette manière, afin de diminuer d'autant leur loyer du rez-de-chaussée. On a prétendu que, en construisant ces vastes édifices, elles ont non seulement violé l'esprit de cet article 79, mais qu'elles ont immobilisé une somme d'argent très considérable dans les immeubles au détriment du commerce. En toute justice, pour les banques, je crois, il faut dire que la coutume des banques autorisées a été de construire d'immenses réserves, et je crois qu'elles ont comparativement effectué leurs placements d'immeubles dans leurs réserves. Les banques répondent, bien que leurs réponses ne réfutent pas l'objection qu'elles enfreignent la loi: Au lieu de répartir l'actif entre nos actionnaires, à qui il appartient, car il a été accumulé, soit avec les primes payées sur le capital par nos actionnaires, ou avec les profits excédant les sommes que nous avons distribuées à nos actionnaires, nous avons acheté des immeubles dans nos réserves, et nous ne croyons pas que le public ait le droit de s'en plaindre. Je dois avouer que, d'après moi, cela ne satisfait pas à la situation. A mon avis, on a dans quelques cas abusé par application de cet article.

Si les banques avaient acquis des emplacements pour leur propre usage et occupation, ou même si elles avaient érigé quelques étages additionnels, aucune question n'aurait été soulevée, mais c'est le gratte-ciel et l'immobilisation de l'argent du public dans le gratte-ciel qui ont causé cette agitation. A l'avenir, les banquiers seraient bien avisés, je crois—si ce changement est opéré, bien qu'il y ait des difficultés à l'opérer—s'ils tenaient leurs opérations de construction dans les limites voulues. En réalité, eu égard à la dégradation et au coût de l'entretien, les gratte-ciel rapporte un très faible taux d'intérêt sur le placement, et ils ne rapportent pas de profits en certains endroits.

Les banques seraient bien avisées, je crois, si elles pratiquaient la modération dans les édifices qu'elles construisent par tout le Canada. Si elles avaient pratiqué cette modération dans le passé, ces questions ne seraient pas actuellement soulevées.

En ce qui concerne l'amendement de mon honorable ami (M. Emmerson), je voudrais faire remarquer qu'il est en réalité très difficile de fixer un pourcentage qui serait juste pour les banques à cet égard. Les témoignages que nous avons entendus ne nous justifieraient pas de fixer un pourcentage particulier.

La banque de Montréal possède plusieurs centaines de succursales; son siège social est à Montréal et répresente, je suppose, un million de dollars. Elle est de la nature d'un placement sur des propriétés, et elle a d'importants bureaux à Toronto, Winnipeg, Vancouver, Victoria, Londres, Angl., New-York, Chicago, et, de fait, dans presque tous les pays de langue anglaise de l'univers. Je crois donc que cinq pour cent seraient entièrement insuffisants pour les besoins de la banque de Montréal, même si la banque devait simplement se borner à la lettre de cet article.

Mon assistant sous-ministre m'apprend que la banque de Montréal utilise sa propriété pour son propre usage et sa propre occupation.

Néanmoins, cinq pour cent seraient insuffisants pour répondre à ses besoins, si l'on tient compte de la sphère de ses opérations. Les rapports de la banque de Montréal accusent environ quatre millions de

dollars d'immeubles, mais je crois que c'est une très faible évaluation des édifices occupés et possédés par la banque. Au sujet de cette question, M. McLeod a rendu devant les comités un témoignage d'une nature très intéressante, et la déposition toute entière de M. McLeod a très fortement impressionné le comité, car on reconnaissait qu'il avait été un pionnier dans l'introduction de réformes dans les banques du Canada. M. McLeod croit que les banques devraient établir leurs immeubles à un chiffre très faible, pour la raison que les édifices n'ont pas représenté des biens immédiatement réalisables; que le bilan d'une banque devrait indiquer une situation liquide, et qu'une banque devrait pouvoir facilement convertir ses biens en argent, dans le but de s'acquitter d'obligations d'une nature sujette à demandes, comme des dépôts payables sur demandes, ou sur avis, privilège dont les banques se prévalent rarement.

Cela nous achemine à une autre considération, qui effleure la deuxième partie de l'amendement de mon honorable ami et accentue la difficulté de résoudre cette question de savoir quelle est la valeur des propriétés des banques. Prenez l'édifice d'une banque comme la banque de Montréal et la banque du Commerce, rue Saint-Jacques, Montréal. Quelle est la véritable valeur de ces édifices. Rien n'est plus difficile que de calculer cette valeur. Il ne serait pas juste d'évaluer à un certain montant le terrain et l'édifice séparément, puis d'additionner ces deux sommes, car, à l'égard des édifices destinés à une fin spéciale, il faut tenir compte du marché. Je puis expliquer cela d'une manière simple: une maison, qui a de la valeur pour l'usage de la classe ordinaire des citoyens, trouve toujours facilement un acquéreur, parce qu'il se trouve des centaines de citoyens qui convoitent cette sorte de maison, qui est à portée de leurs bourses. Mais s'il vous faut vendre une maison évaluée à deux ou trois cent mille dollars, et située sur un emplacement d'une valeur additionnelle de cent mille dollars, les acquéreurs de cette propriété sont alors très restreints, et il vous faut vendre cette maison à un grand sacrifice pour réaliser. S'il advient qu'un particulier désire la maison, il ne paiera pas plus qu'il est obligé de payer, car, dans ce cas, la concurrence déterminerait le prix. En ce qui concerne les édifices destinés à une fin spéciale, il y a d'habitude une dépréciation considérable, lorsque vous voulez vendre. Appliquons ce principe aux édifices de banques. Prenez un édifice de banque, uniquement destiné aux fins d'une banque, et construit d'une manière dispendieuse, ainsi qu'ils le sont presque tous—car les banques aiment à annoncer leur puissance financière au moyen d'un bel édifice. Je ne désapprouve pas

M. WHITE (Leeds).

cette conduite dans les bornes, parce que je crois que notre civilisation l'exige. J'aime voir un certain goût d'ornementation, dans les bornes, de la part de grandes institutions financières dans un pays comme le nôtre, et je crois que nous en conviendrons tous. Toutefois, lorsque vous évaluez un édifice de banque propre aux seules fins d'une banque, le seul acquéreur de cet édifice serait alors une autre banque. Si les autres banques sont déjà pourvues d'un local, comme la plupart le sont, il vous faudra toutefois vendre pour la simple valeur du terrain.

Comme l'édifice ne peut servir qu'à une seule fin, il n'a pas de valeur aux yeux des autres personnes qui peuvent désirer l'emplacement, en vue d'y ériger un autre genre d'édifice. Prenez la banque de Montréal, située rue Saint-Jacques, Montréal, et qui est un magnifique édifice d'une belle architecture, avec des piliers de porphyre à l'intérieur. C'est un édifice excessivement dispendieux. Demandez-vous le prix qu'on pourra en obtenir. C'est un problème très difficile. Il est donc difficile d'abonder dans le sens de mon honorable ami, et de dire qu'il faudrait faire une évaluation. Le coût induirait en erreur. Si les banques évaluaient à un certain prix le terrain et les édifices, cette évaluation pourrait induire en erreur au sujet de leur puissance financière.

En effet, les propriétés ne sont aucunement immédiatement convertibles en argent, jusqu'à concurrence du chiffre de leur évaluation. Il y a un autre point. La valeur des immeubles augmente sans cesse, en même temps que l'édifice lui-même serait dégradé. J'ai été grandement intéressé aux évaluations dans la cité de Toronto, il y a de nombreuses années, et je sais que rien n'est plus difficile à évaluer qu'un édifice construit pour des fins spéciales.

M. LEMIEUX: Prenez une église, par exemple.

M. WHITE: Oui, une église est un autre exemple. Il est extrêmement difficile d'évaluer une église. Je ne désire pas accroître la difficulté. Je suppose que nous sommes ici dans le but de résoudre les difficultés, si nous le pouvons. Mon honorable ami a présenté son amendement dans le comité, et, eu égard aux témoignages rendus, ainsi qu'aux rapports—qui sont de la même nature que les rapports anglais concernant les immeubles—le comité en est venu à la conclusion qu'il ne pouvait améliorer les termes actuels de l'article. Nous pouvons cependant affirmer qu'il serait extrêmement dans les intérêts des banques elles-mêmes, qu'elles remarquent le sentiment croissant dans la société contre la construction par elles de vastes édifices, de la nature de ceux qui ont été construits

dans différentes parties du Canada, immobilisant par suite une partie considérable de leur capital disponible.

A moins que je ne me trompe fortement, les banques en sont elles-mêmes arrivées à cette conclusion. Si mon honorable ami (M. Emmerson) désire insister sur son amendement, je désirerais l'étudier. Cependant, en présence de la conclusion à laquelle en est arrivé le comité, je suis plutôt d'avis qu'il serait sage d'accepter sa conclusion et de ne pas modifier les termes actuels de l'article.

M. EMMERSON: Je n'étais pas convaincu de l'unanimité du comité, ou de l'existence d'un sentiment général parmi les membres du comité, qu'il ne devrait pas y avoir de publicité. Il a été émis quelque doute au sujet de la possibilité d'obtenir le seul montant d'argent placé par les banques dans des édifices, mais si nous conservons cet article dans ses termes actuels, nous disons simplement dans un sens que les banques ne peuvent faire de placements dans des édifices que pour leur propre usage.

Néanmoins, toute la députation sait que les banques dépensent de fortes sommes d'argent pour des édifices qui ne sont pas uniquement à leur usage. L'assertion de mon honorable ami, quant à la nécessité pour les banques de construire des gratte-ciel afin de diminuer le loyer qu'elles ont à payer, milite contre l'article tel qu'il est rédigé.

M. WHITE: Je ne suis pas en faveur de la construction des gratte-ciel par les banques.

M. EMMERSON: Nous dépensons, affirment les banques, de fortes sommes dans certaines parties du pays pour construire de grands édifices; nous installons nos bureaux dans une partie de ces édifices et nous louons le reste afin de diminuer le loyer de nos bureaux. C'est là un argument qui milite contre la rétention de l'article tel quel, parce que, s'il faut que les banques fassent de tels placements afin de diminuer leurs frais d'administration, nous devrions les y autoriser. Je désapprouve les textes de loi trompeurs qui déclarent que telle ou telle chose ne sera pas permise, lorsque l'on sait que la loi sera enfreinte chaque jour. Adopter un article semblable, c'est jeter du discrédit sur tous les articles de la loi.

Les arguments soumis au comité ne m'ont pas convaincu, et je ne crois pas que le comité soit d'accord pour laisser l'article tel quel.

C'est peut-être trop restreindre la somme que de la fixer à 5 p. 100 du capital et de la réserve réunis. Je me propose de demander plus tard au comité de se prononcer sur cette question. Il y a un aspect de la question sur lequel je demanderai l'avis du comité: la publicité. Si l'on doit considérer que les circonstances énumérées par le ministre des Finances justifient la rédaction actuelle de la loi, il est juste que ces circonstances soient connues du public. Si les banques ont placé des fonds dans des édifices et des gratte-ciel, obtenons un état de la valeur de ces constructions. Il ne sera pas difficile d'en connaître la valeur réelle. La banque de Montréal n'est pas capable de dépenser des fonds pour des édifices autres que ceux qui sont destinés à son propre usage. D'autres banques sont en faute sur ce rapport.

M. WHITE: Peut-on rendre l'article 79 plus rigoureux? Je crois qu'en érigeant ces grands édifices, les banques se conforment à la loi. A mon avis, on ne saurait rédiger l'article 79 de manière à laisser entendre plus clairement que les banques ne doivent pas posséder plus d'immeubles qu'elles n'en ont besoin.

M EMMERSON: Je prends note des déclarations du ministre. Je désire attirer l'attention du comité sur l'état de choses qui existe dans la ville d'Ottawa. Le ministre déclare qu'il est difficile de s'assurer de la valeur réelle des propriétés d'une banque. A tous les coins de la rue Bank, on voit une banque. Les meilleurs coins de rue sont réservés aux banques. Celles-ci n'enfreignent pas cet article en construisant ces édifices qui sont destinés à leur propre usage. mais elles augmentent la valeur des propriétés des environs, parce qu'elles peuvent choisir les meilleurs emplacements et payer des prix élevés en utilisant leur réserve. Elles possèdent les meilleurs emplacements au détriment du commerce. Il vaudrait beaucoup mieux pour les banques et pour le commerce de la ville d'Ottawa que ces emplacements ne fussent pas uniquement occupés par les bureaux des banques. Si l'on voulait obtenir la valeur réelle de ces édifices, la chose ne serait pas difficile et la valeur ne serait pas exagérée. En évaluant les immeubles occupés par les banques dans tout le Canada, on pourrait faire entrer en ligne de compte les circonstances énumérées par le ministre. Je suis d'avis que cela devrait avoir lieu. Je prétends du moins qu'on devrait nous exposer les faits réels et les communiquer au public, afin que les actionnaires et le public sachent quelle est la situation véritable. A l'heure qu'il est, ils ne le savent pas. Il n'y a pas un seul état d'une banque canadienne qui expose les faits réels concernant les fonds placés sur des immeubles. Il ne convient pas que les banques se livrent au commerce des immeubles. Je ne crois pas que le Parlement le permettrait ni que nous devrions leur permettre d'agir comme elles le font;

il devrait y avoir des bornes. Si nous leur permettons de continuer dans la voie où elles se sont engagées, qu'elles nous fassent un exposé de la situation qui existe, et ne souffrons pas que toute la question soit entourée de déception.

M. F. B. McCURDY (Shelburne-et-Queen): J'approuve la deuxième partie de l'amendement du député de Westmoreland. En ce qui concerne la première partie, je vois des inconvénients. Je crois que l'expérience a appris à tous ceux qui ont observé l'effet des restrictions imposées aux banques que ces restrictions sont vraiment un fardeau pour leur clientèle. Elles se dédommagent de ces restrictions en exigeant des prix plus élevés pour les services qu'elles rendent. C'est surtout au sujet de cet aspect de la question que je désire appeler l'attention de ce comité, non seulement sur l'article 79, mais sur l'article 91 qui n'est pas encore adopté, parce que, selon moi, ces deux articles ont des rapports intimes.

L'ancienne loi des banques voulait restreindre le taux de l'intérêt exigé par ces institutions. Cette disposition a été jugée inefficace; en conséquence, par une forte majorité, le comité l'a fait disparaître du bill, mais personne ne s'est occupé du taux de l'intérêt sur les dépôts.

Les divers articles de la loi intéressent différentes parties du pays. Dans un coin des comtés que j'ai l'honneur de représenter, où la population est économe et l'activité industrielle presque nulle, il y a un dépôt de $20 pour chaque dollar d'emprunt. Naturellement, ce district est plus intéressé au taux de l'intérêt sur les dépôts qu'au taux de l'escompte. En d'autres endroits, les rôles sont intervertis, et ainsi de suite. Les banquiers prétendent qu'on doit laisser aux banques le soin de fixer le taux de l'intérêt et que, si elles accordaient un intérêt plus élevé sur les dépôts, elles seraient tenues d'exiger un plus fort escompte sur les emprunts. L'article 91 de l'ancienne loi tentait de fixer le taux maximum de l'intérêt sur les emprunts et les escomptes. Comme les banquiers, je m'oppose à ce que le Gouvernement se mêle de fixer le taux de l'intérêt sur les dépôts ou le taux de l'escompte sur les emprunts. Les banquiers doivent convenir avec moi que, si les taux ne sont pas fixés par le Gouvernement, ils ne doivent pas l'être par quelqu'un exerçant moins de pouvoir que lui. Mon idée est qu'ils doivent être déterminés par la loi naturelle de l'offre et de la demande.

Ainsi qu'on le sait, l'argent coûte aujourd'hui plus cher au Canada qu'il y a vingt ans. Il a aujourd'hui plus de valeur qu'alors pour les emprunteurs. Ceux-ci peuvent l'employer profitablement, grâce à la grande activité industrielle et aussi, je le crains,

à nos spéculations immobilières, à un taux plus élevé qu'en 1890 ou en 1892, et l'on exige un escompte plus élevé sur les emprunts. De nos jours, les banques font beaucoup plus d'affaires qu'autrefois et il serait naturel de conclure qu'on peut faire plus d'affaires avec un écart moindre entre le taux de l'intérêt sur les dépôts et le taux de l'escompte. Cependant, quelle est la situation véritable? Mes connaissances sont restreintes, mais précises, et je déclare que de petites banques, parfaitement solvables, émettaient il y a vingt ans des certificats de dépôts portant 4 p. 100 d'intérêt, et étaient bien aises de recevoir des dépôts à ce taux-là, et en retiraient des bénéfices satisfaisants, comme le prouvaient les Feuilles d'inventaire des banques, et la grande demande d'actions de banques comme placement. De nos jours, nous avons de grandes banques faisant un chiffre formidable d'affaires, mais notre population économe, qui depuis des générations considère qu'il n'y a rien "d'aussi sûr qu'une banque" et qui, par conséquent, vu sa crainte, croit devoir laisser ses fonds dans une banque, ne peut pas recevoir le même taux d'intérêt sur ses dépôts, mais reçoit 25 p. 100 de moins. Cet état de choses doit-il être attribué à la loi naturelle de l'offre et de la demande? Dans ce cas, tout le monde serait content; mais, quant à moi, je ne puis croire qu'il en soit ainsi.

Les banquiers expliquent que les bénéfices actuels du commerce de banque ne permettent pas de diminuer l'écart entre le taux de l'intérêt sur les dépôts et le taux de l'escompte. On nous dit que l'organisation du commerce de banque au Canada est une organisation modèle. Elle a été améliorée à la longue, si bien qu'elle est aujourd'hui la meilleure de l'univers. C'est l'opinion des banquiers, il est vrai, et c'est aussi, à n'en pas douter, l'opinion d'un grand nombre de clients des banquiers et de ceux qui font des affaires dans les grands centres de population. Nous considérons cette organisation au point de vue du citoyen qui est économe, et qui, grâce à son esprit d'économie, rend de précieux services en accumulant des épargnes, et qui, conformément à ce qu'il a appris dans sa jeunesse, que rien n'est "aussi sûr qu'une banque", est porté à confier son argent à ces institutions où il est immédiatement disponible pour faire face aux exigences du commerce.

Nous considérons aussi cette question au point de vue du jeune homme ambitieux qui désire s'adonner au commerce et qui doit avoir les mêmes facilités que son rival, qui est peut-être un directeur ou un client favori d'une banque. Ce jeune homme désire être mis sur le même pied que les autres, afin de pouvoir satisfaire sa noble ambition, à savoir, son désir de s'élever

jour à l'autre ne soit pas sous une forme par son travail à une haute position dans le commerce et les affaires publiques.

Selon moi, les explications que donnent les banquiers au sujet des bénéfices ne sont pas probantes. Je ne puis me chasser de l'esprit qu'une sinistre influence se fait sentir pour fixer l'intérêt sur les dépôts, indépendamment de l'offre et de la demande. Examinons la question à la lumière des explications données par les banques elles-mêmes. Il me semble que leurs explications exigent que nous examinions davantage le fonctionnement de ces institutions, et notamment les prescriptions de l'article 79. Ainsi que je l'ai déjà fait observer, il y a environ vingt ans, des banques prospères et parfaitement solvables, dans des parties du pays où leurs fonds n'étaient pas très recherchés, était bient aises de payer 4. p. 100 d'intérêt sur les dépôts, mais, par suite de leur développement et de l'absorbtion de ces petites institutions, qui faisaient si bien face aux besoins des localités, par de grandes banques internationales et de puissantes institutions financières, il est devenu nécessaire d'augmenter "l'écart" entre le taux de l'escompte et le taux de l'intérêt sur les dépôts et de fixer arbitrairement, je le crains, le taux qui concerne la classe la plus faible. Et pour quelle raison? Cette raison doit concerner l'administration interne des banques, et nous cherchons à la connaître, parce que nous voulons rendre des lois pour le bien du pays en général, en autant qu'il est opposé à l'intérêt d'un petit groupe de la population. En examinant les relevés des banques en 1900, date qui n'est pas très éloignée, nous constatons qu'en ce temps-là la mise de fonds représentée par les édifices des banques était inférieure à $6,500,000.

D'après les rapports des banques du mois de décembre 1912 au gouvernement, le capital total placé dans les édifices de banques dépasse $37,000,000. Quelques-unes des plus fortes banques portent leurs propriétés dans leurs bilans à cinquante pour cent de leur coût, et je suppose que cette pratique est plus ou moins adoptée par toutes les autres banques. Nous serions probablement plus près du chiffre exact si nous mettions $50,000,000 au lieu de $37,000,000. Dans tous les cas, d'après les rapports des banques au gouvernement, il y a aujourd'hui cinq dollars et demi placés dans les immeubles des banques pour chaque dollar ainsi placé en 1900. Le ministre des Finances a déclaré, il y a quelques instants, qu'il y a beaucoup de concurrence aujourd'hui entre les banques canadiennes. J'admets qu'il y en a probablement trop sous certains rapports. Cependant, je n'hésite aucunement à dire que la concurrence entre les banques, pendant ces dernières années, a pris une mauvaise direction, et l'on en a la preuve dans les chiffres que j'ai donnés ci-dessus. En 1889, il y avait un bureau de banque pour chaque 11,700 âmes de population; aujourd'hui, il y a un bureau de banque pour chaque 2,560 âmes.

Notre attention a sans doute été frappée, lorsque nous passons dans les rues de presque toutes les villes du Canada, par la grande proximité des bureaux de banque les uns des autres. Il y a un vieil adage qui dit que la "misère va de compagnie"; évidemment les succursales de banques au Canada aiment la compagnie. Je ne critique pas l'esprit d'entreprise que montrent les banques en ouvrant des succursales dans de nouveaux endroits où les perspectives sont bonnes et lorsqu'il y a besoin d'un bureau de banque dans la région; mais nous avons vu très souvent des banques rivales ouvrir des succursales dans un des endroits presque déserts, qu'elles abandonnaient quelque temps après, et la perte occasionnée par cette rivalité était portée contre les dépenses d'administration des banques.

Dans plusieurs de nos grandes villes on ouvre des succursales dans des édifices beaucoup trop coûteux pour les affaires qu'on y fera. C'est une chose commune de voir deux, trois ou quatre banques aux angles de mêmes rues, et attendant les déposants, lorsqu'il suffirait peut-être d'une seule banque. Si les banques, voulant se faire de la concurrence, prenaient le mode plus naturel d'augmenter l'intérêt sur les dépôts, il aurait plus de satisfaction. Le résultat est que les dépenses de ces succursales qui sont très élevées et souvent ruineuses, sont autant qu'il faut enlever sur les profits du bureau chef, et les banquiers se trouvent à avoir raison lorsqu'ils disent que le coût d'administration des banques ne leur permet pas de diminuer l'écart entre le taux d'intérêt payé aux déposants et le taux de l'escompte sur les prêts. Je crois qu'il serait bon de nommer un fonctionnaire pour exercer une surveillance sur cet abus; peut-être le ministre devrait-il l'exercer lui-même, et en économisant de cette façon sur les dépenses, les banques pourraient peut-être diminuer l'écart entre les taux mentionnés.

Ainsi que je l'ai dit il y a vingt-quatre ans, il y avait un bureau de banque pour chaque 11,770 âmes, tandis qu'aujourd'hui il y en a un pour chaque 2,560 âmes, et cela est dû, dans une mesure considérable, à cette multiplication inutile des succursales.

Il semble que nous ne reverrons jamais le jour des petites banques, qui, vu leur administration économique, payaient 4 p. 100 sur les dépôts et prêtaient à 6 p. 100, et je puis dire, en passant, que c'est ce qui a lieu dans les Etats-Unis, aujourd'hui. Mais nous devrions au moins, je crois, espérer

que les banques donneront en retour des privilèges que nous leur accordons un service économique et fructueux au point de vue de leurs clients. En théorie, il devrait être plus économique d'administrer les opérations de banques dans ce pays de la part d'une grande institution que de la part d'une petite; mais si on ne met pas l'économie en pratique, les pertes dans les opérations de banques empêchent d'accorder au public des taux raisonnables; on place un fardeau injuste sur les épaules du marchand ou du manufacturier, et de tous ceux qui ont besoin des banques, et le résultat est que l'industrie en souffre.

J'approuve l'idée qui est contenue dans la dernière partie de l'amendement proposé, à l'effet que la valeur des biens immobiliers possédés par les banques devrait être connue du public. Devant le comité des banques et du commerce, j'ai proposé que cette publicité prît la forme d'un état qui serait soumis aux actionnaires dans le rapport annuel et en donnerait la valeur cotisée des immeubles de la banque, mais toute forme quelconque de publicité devrait être la bienvenue. Je n'approuve pas autant l'autre partie de l'amendement. Je crois que l'on peut poser comme une vérité que toute restriction que l'on impose aux banques est une taxe imposée sur leurs clients, et conséquemment j'hésiterais, comme j'ai hésité devant le comité des banques et du commerce, à imposer des restrictions sur les banques; surtout des restrictions qui peuvent avoir leur réaction sur les autres intéressés.

M. OLIVER: Je ne me rappelle pas exactement les termes de l'amendement proposé par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), mais la question dont il s'agit dans cet article peut très bien être étudiée sans qu'on s'occupe directement de cet amendement. On doit supposer qu'une banque a le droit de faire ce qu'il lui plaît de son argent. Cet article dit que la banque peut posséder des immeubles pour son propre usage, et je suppose que si cette disposition n'était pas là, les banques n'auraient pas le droit de posséder des immeubles; en d'autres mots, la banque n'aurait pas le droit de faire ce qu'elle veut de son argent. Nous sommes obligés d'admettre que celui qui a fait la première loi des banques; celui qui a inséré la disposition contenue dans l'article 79, l'a fait pour des raisons qui, à cette époque, et plus tard, étaient supposées être de bonnes raisons. Dans tous les cas, il faut admettre que cette disposition implique le droit de restreindre la banque dans l'usage des fonds qui lui sont confiés.

Lorsque l'on considère qu'environ trois quarts des fonds gérés par la banque ne lui appartiennent pas, mais sont les fonds du public, en général, il est facile de voir

que toute loi autorisant les banques à faire des affaires de banque et leur donnant l'autorité de disposer de ces sommes considérables qui ne lui appartiennent pas, peut très raisonnablement contenir des restrictions concernant l'usage que feront les banques de cet argent. J'en conclus donc que telle est la première raison des dispositions de l'article 79; c'est-à-dire que les banques n'étant pas les propriétaires de la plus grande partie de l'argent qui leur est confié, le Parlement a jugé à propos de dire ce qu'elles devront faire avec cet argent qui ne leur appartient pas. C'est-à-dire avec l'argent qui appartient au peuple, représenté par le Parlement, lequel a le droit, et dont c'est le devoir, de dire comment la banque doit l'employer. Je suppose que cet article a été fait en vue d'un état de chose tel que celui qui existe aujourd'hui, alors que les banques emploient l'argent du peuple à des fins qui sont plus dans leur propre intérêt que dans l'intérêt des propriétaires de l'argent. Ceux qui ont fait la première loi des banques ont prévu que les banques voudraient utiliser l'argent des déposants à construire des édifices qui leur donneraient du prestige aux yeux du public, et conséquemment, leur aideraient à augmenter leurs affaires, et les auteurs de la loi ont pensé que ce n'était pas un bon usage à faire de cet argent.

Mais j'ai cru comprendre, d'après ce qu'a dit l'honorable ministre des Finances, que l'argent des déposants n'entre pas dans la construction de ces édifices, que c'est l'argent des banques mêmes, c'est-à-dire que c'est ou l'argent des actionnaires ou leurs profits qui sont employés à acheter ces immeubles et à construire ces édifices. S'il en est ainsi, et la chose est certaine, alors la prétention que c'est l'argent des déposants que l'on emploie pour construire ces édifices tombe à l'eau, et l'intérêt des déposants est suffisamment protégé. Mais il n'y a rien dans les rapports des banques pour nous montrer d'une façon distincte si c'est bien l'argent des déposants ou les profits de la banque qui entrent dans la construction de ces édifices, et je prétends tout d'abord que les banques devraient fournir un rapport annuel à ce sujet, afin que l'on puisse savoir d'une façon certaine si ces propriétés sont achetées avec l'argent des déposants ou avec l'argent des actionnaires. Il est désirable que cela soit connu du public pour la raison suivante: Mon honorable ami le ministre des Finances a dit qu'il était désirable que la banque conservât des fonds liquides, parce qu'elle est exposée à ce que les déposants viennent lui demander leurs dépôts d'un jour à l'autre. Conséquemment, il est nécessaire que l'argent que la banque peut être appelée à remettre d'un

jour à l'autre ne soit pas sous une forme qui l'empêcherait d'être remis à un moment donné. L'argent des déposants ne devrait jamais être employé à acheter des immeubles, dans tous les cas, pas au delà des besoins immédiats de la banque elle-même. Je crois que tout le monde admettra cela.

Lorsqu'il s'agit de sommes aussi considérables confiées aux banques, il est juste et convenable que le Gouvernement, comme représentant les intérêts du public, sache quel usage on fait de cet argent. Nous dirons donc que l'argent des déposants n'est pas employé de cette façon. Nous supposerons que ces immeubles sont achetés et ces édifices construits avec l'argent des actionnaires, ou avec les profits réalisés par la banque. Dans ce cas-là, si ces édifices sont construits avec les profits légitimes de la banque, il n'y a aucun doute qu'ils appartiennent aux actionnaires, qui ont conséquemment le droit d'ériger les édifices qui leur plaisent, et de faire de leurs profits l'usage qu'ils voudront. Mais, alors, nous arrivons à l'argument de mon honorable ami de Queen-et-Shelburne (M. McCurdy), que si ces immeubles sont achetés et ces édifices construits avec les profits légitimes des opérations de banques, alors, très certainement, les banques font plus de profits qu'elles devraient en faire, et le fait qu'au lieu d'entrer dans leurs rapports ces immeubles au prix qu'ils leur coûtent ou à leur valeur réelle, les banques ne les entrent qu'à la moitié ou moins que la moitié de leur valeur; qu'en fait, ils ne les entrent qu'à une valeur normale, ce qui est une preuve absolue que si ces édifices représentent le profit de la banque, les banques craignent de faire connaître au peuple quels sont leurs profits réels. Leur commerce leur rapporte donc des profits qu'ils n'aiment pas à faire connaître au peuple, de crainte que lorsque la loi des banques sera revisée, ainsi qu'elle l'est aujourd'hui, on ne prenne les moyens de les obliger à se contenter de profits moindres et plus en rapports avec l'idée contenue dans le discours de l'honorable député de Queen-et-Shelburne.

On a dit qu'il était impossible d'empêcher la loi de l'offre et de la demande d'avoir son cours dans la fixation du taux de l'intérêt sur les dépôts ou du taux de l'escompte. Mais toute cette loi des banques, du commencement à la fin, est une intervention dans la loi de l'offre et de la demande. C'est une loi spéciale accordant des pouvoirs spéciaux, suivant des restrictions spéciales, pour des objets spéciaux, et certainement, s'il est prouvé que les privilèges et pouvoirs que le Parlement accorde à ces institutions financières, leur permettant de faire de forts profits, si grands, qu'elles craignent de les laisser connaître au public, je crois qu'il y a là un état de choses qui demande notre sérieuse attention, et que le Parlement ne devrait pas adopter la loi des banques qui contient à sa connaissace cet état de choses.

Le ministre des Finances a parlé de l'avantage qu'il y avait, pour les banques, de garder de grosses sommes d'argent à New-York, de façon à pouvoir en disposer en espèces, de temps à autre, selon les nécessités. J'ai été très impressionné par l'opinion émise par lui, n'ayant pas alors entendu, sur le sujet, mon ami le député de Carleton (M. Carvell), j'étais plutôt porté à la partager et je le suis encore; mais s'il est nécessaire aux banques de garder des millions à New-York, afin d'avoir cet argent disponible, il y a tout autant de nécessité pour elles de ne pas immobiliser leurs capitaux de telle sorte qu'elles ne puissent, étant pressées de toucher plus de, disons cinquante ou vingt-cinq p. 100 de leur valeur. Je prétends qu'il est aussi nécessaire que leur capital détenu au Canada soit gardé en espèces liquides que c'est indispensable à New-York. Le fait est que les banques appliquent des montants énormes sur des emplacements et des bâtisses et si l'argent, ainsi placé, est celui de leurs dépositaires, elles en disposent d'une façon impropre. Si elles font ces placements en prenant sur leurs profits, ces profits sont certainements excessifs. Le fait avoué, que la valeur de ces placements n'est pas divulguée dans les rapports qui sont faits de temps à autre au gouvernement, est une preuve d'une irrégularité qui ne devrait pas être tolérée et cela ne devrait pas être admis à devenir loi par le Gouvernement sans être sévèrement passé au crible et sans une loi qui rétablisse le tout en équilibre. Puisque nous avons devant nous la preuve que des millier de dollars sont placés sur propriété et sur les immeubles, il serait juste que les actionnaires et le pays sussent combien exactement a été ainsi placé. Il ne s'agit pas simplement de savoir quelle est la valeur actuelle de ces bâtiments, en plein rapport, ou quelle serait leur prix vendant, si la banque les délaissait, mais plutôt de combien de l'argent des déposants et des profits réalisés sur les emprunteurs, a été placé sur ces propriétés, ou employé à la construction de ces bâtisses? Il est admis par tous qu'un montant trop considérable a ainsi été placé. J'affirme que c'est non seulement le droit, mais aussi le devoir du Parlement et du Gouvernement, avant que cette loi soit adoptée, de trouver jusqu'à quel point cela existe et d'inclure des dispositions dans la loi prohibant tout ce qui serait de nature à perpétuer cet état de choses.

M. NICKLE: Peut-être serait-il équitable de dire à la Chambre que ce n'est pas parce

que l'on n'en a pas tenté l'entreprise, que la loi n'a pas été amendée de façon à faire connaître publiquement que les banques du Canada détiennent de la propriété immobilière. Mais nous en avons été empêchés par le fait que l'article 79 de l'ancienne loi, maintenu dans la nouvelle, ne pouvait pas être mis en langage plus clair. Le principe que les banques ne doivent pas posséder d'immeubles ne pouvait pas être énoncé d'une façon beaucoup plus lucide que par cet article, qui se lit ainsi:

La banque peut acquérir et posséder des immeubles pour son usage et son occupation et pour l'administration de ses affaires, et elle peut les vendre ou en disposer et acquérir d'autres propriétés à leur place, pour les mêmes fins.

L'article 83 défend expressément aux banques de faire de trop longs prêts sur propriétés immobilières. Le sens général de la loi, c'est que les banques fournissent l'argent sonnant nécessaire au commerce du Canada. Mais au cours de l'étude qui a été faite du bill, en comité, nous avons trouvé que, tout en admettant franchement que la loi leur défendait de détenir des immeubles, les banques avaient l'audace de déclarer, avec non moins de franchise, qu'elles avaient ignoré les restrictions de la loi. Qu'il me soit permis d'attirer l'attention du comité sur les déclarations de M. Peace, gérant général de la banque Royale, faites devant le comité. L'article 79 de la loi venait d'être lu et il lui fut demandé:

Je vous demandais si vous interprétiez cet article comme signifiant que les banques ne devaient pas acquérir ou détenir d'immeubles autres que ceux qu'elles occupaient?

Il répondit ainsi qu'il suit:

C'est bien là l'intention de l'article et en ce qui concerne la banque Royale, nous avons essayé de nous y conformer et je ne crois pas que nous l'ayons transgressé. Nous avons hérité d'un édifice de quinze étages. Nous avons cinq édifices de quatre étages, vingt-six de trois étages, soixante et onze de deux étages et seize d'un seul étage, en tout, 110 édifices. Nous en occupons quarante-trois exclusivement nous-mêmes.

M. AMES: Ou comme locataires.

M. NICKLE: Ou comme locataires dans d'autres bâtiments. Ensuite, en réponse au ministre, M. Peace ajouta:

J'ai un état montrant la situation des banques prise dans leur ensemble au Canada. La proportion de la valeur des bâtiments affectés à l'usage des banques, par rapport au capital payé, est de 32.86; et par rapport au capital autorisé et à la réserve, de 17.04; par rapport à l'actif total, de 2.55; et j'ai préparé un autre état, montrant qu'en Ecosse, la proportion de la valeur des bâtiments affectés aux banques, par rapport au capital payé, est de 47.97; alors quelle est de 32.86 au Canada. La proportion du capital et de la réserve est de 26.36, contre 17.04; et la proportion à l'actif total, de 3.12, contre 2.55.

M. NICKLE.

M. OLIVER: S'agit-il de la valeur réelle ou de la valeur portée aux livres des banques?

M. NICKLE: C'est justement le point que j'allais traiter. Il fut démontré que ces chiffres avaient peu de valeur, parce que, en réponse au député de Digby (M. Jasmeson), M. Pease déclara qu'ils ne représentaient pas la valeur réelle des immeubles, mais celle qui leur était attribuée dans les rapports et il admet que, en ce qui concernait la banque qu'il représentait, il fallait ajouter à la valeur mentionnée de $4,000,000 à $5,000,000, en d'autres termes que les immeubles de la banque Royale étaient sous-évalués, dans les états fournis au gouvernement, de $5,000,000, encore qu'ils avaient été estimés à environ la moitié de leur valeur. Je suis entièrement d'accord avec ce que le député d'Edmonton (M. Oliver) disait: Si nous n'avons pas d'article dans la loi qui force les banques à observer les prescriptions de l'article en cours de discussion, il est certainement temps que le Parlement prenne les mesures nécessaires pour faire connaître au public le montant des fonds qui sont placés par les banques sur des immeubles et quelle est la valeur réelle de ces immeubles, afin qu'il ait une idée juste des profits véritables réalisés par les banques. Si le système actuel continue et si cette valeur doit être élevée ou abaissée, la banque pourra faire un profit déterminé, sans qu'il soit possible au peuple et particulièrement aux actionnaires, de savoir exactement, si la banque est tenue sur un pied légitime d'affaires, si elle transgresse la loi et si réellement les banques spéculent sur la propriété immobilière.

M. SHARPE (Ontario-nord): Avant que le ministre réponde au député de Kingston (M. Nickle) et au député d'Edmonton (M. Oliver), j'aimerais dire un mot.

J'ai prêté beaucoup d'attention à la preuve faite devant le comité des banques et du commerce et, d'après les témoins entendus, il est évident que l'article 79 de la loi a été lettre morte. Toutes les banques en existence violent les termes de cet article. Il y eut un amendement présenté par le député de Queen-et-Shelburne (M. McCurdy), je pense, enjoignant aux banques de rapporter la valeur estimée des immeubles leur appartenant, aussi bien que leur valeur nominale.

Mais le comité, dans sa sagesse, vota contre. De nombreuses preuves ont été données du fait que la valeur mentionnée dans les rapports des banques n'indiquait nullement la valeur réelle et, ainsi que le disait mon honorable ami le député de Kingston, ceci constitue une grave injustice à l'égard des actionnaires, à l'exception de ceux qui connaissent les dessous. Le bureau de direction est seul à savoir, avec les rap-

ports tels que faits actuellement, la valeur réelle de la propriété immobilière de la banque; par conséquent, ils sont dans une situation privilégiée pour acheter ou détenir des actions de la banque, comparée à celle faite aux autres actionnaires. C'est une grave injustice faite aux actionnaires ou à toute personne qui désire acheter des actions de la banque. Je suis d'accord avec les députés qui ont prétendu qu'on devrait fixer une limite aux droits des banques de spéculer sur la propriété immobilière et de faire opposition, sur ce terrain, aux individus. Les banques sont des institutions financières très fortes et il n'y a pas de raisons pour qu'elles placent l'argent des dépositaires dans l'achat de coins de rues dispendieux ou dans l'érection de gratte-ciel. Un remède à ce mal serait une disposition par laquelle le ministre aurait le droit d'obliger les banques à faire rapport à intervalles fixes de la valeur réelle de leurs propriétés immobilières. Le ministre pourrait obtenir, en usant de son influence, qu'un rapport soit fait, disons une fois par année, et aussi des banques qu'elles corrigent ce grave défaut de notre système.

M. WHITE: Ainsi qu'on l'a dit, le comité des banques et du commerce a disposé d'un amendement obligeant les banques à faire un rapport sur la valeur privée de leurs immeubles à travers le Dominion. On a cru que la valeur privée n'était pas toujours un critérium de la valeur réelle, parce que le commissaire-priseur est souvent porté à ajouter la valeur du fonds à la valeur du bâtiment, considérée au point de vue du coût. Ce ne serait pas une bonne méthode d'estimer la valeur d'une propriété de banque. J'ai beaucoup étudié ce point et je suis en faveur d'un rapport qui ne soit pas décevant et qui donne au public une idée générale de la valeur des propriétés occupées par les banques, dans le Dominion. J'ai un amendement conçu dans l'ordre d'idées de celui proposé par mon ami le député de Westmoreland (M. Emmerson) et par mon ami le député de Queen-et-Shelburne (M. McCurdy) devant le comité. Mon ami le député d'Edmonton (M. Oliver) croit, lui, qu'il vaudrait mieux avoir un rapport montrant combien d'argent a été placé sur la propriété, plutôt qu'une estimation de sa valeur actuelle; mais je lui ferai remarquer que ce rapport serait trompeur, parce que les banques ont été, depuis longtemps, en existence déjà, la banque de Montréal depuis près de cent ans, et beaucoup des propriétés acquises il y a longtemps, à bas prix, ont obtenu une valeur considérable. J'aimerais mieux un rapport honnête de la valeur actuelle, autant qu'on peut la déterminer. Je donnerai à mon ami (M. Oliver) un exemple près dans sa propre ville.

Je me rappelle avoir acheté, pour le compte d'une institution financière que je représentais, le coin de l'avenue Jasper et de la première avenue, à $350 le pied. Mais comme cette institution a, dans la suite, construit un édifice à un autre endroit et comme la propriété ne lui était pas nécessaire, elle l'a vendue à $2,000 le pied. Je suppose qu'elle vaut à présent de $2,500 à $3,000 le pied. Je considère que, en ce qui concerne un rapport fait par l'institution qui détient ce coin particulier, il serait plus dans l'intérêt du public d'insérer dans le rapport la véritable valeur de ce coin. J'entends que les banques devraient indiquer au public la valeur de leurs propriétés déterminée à la suite d'une juste évaluation, en tant qu'elle peut l'être par l'exercice d'un bon jugement. Le système financier anglais abonde dans le sens de M. McLeod, et il estime que les banques devraient indiquer la valeur de leurs immeubles à un chiffre modéré. J'ai entre les mains un rapport d'une des principales banques de Londres, et je rencontre les termes suivants:

Propriété de la banque, en grande partie exempte de charges, au coût et au-dessous.

En d'autres termes, si elle avait défalqué la moitié du coût, la moitié du coût seulement apparaîtrait alors à titre d'évaluation. La coutume anglaise a été de considérer méritoire la constatation de l'évaluation des propriétés de banques au-dessous et non au-dessus du coût. La situation financière de la banque de Montréal a été jugée extrêmement solide, et la banque occupe un rang très élevé, parce que, entre autres raisons, elle a accusé une simple valeur de $600,000 pour toutes ses propriétés, dont la valeur s'élève peut-être à plusieurs millions de dollars. La raison de l'existence de cette opinion est que la société financière aime à voir le bilan liquide d'une banque; elle n'aime pas à voir une somme d'argent trop considérable immobilisée dans les immeubles, car cet argent n'est pas immédiatement réalisable, ni disponible, dans le but de faire face aux obligations sur demande. Le comité avait en vue, qu'il est possible aux banques, dans les rapports actuellement faits, d'indiquer un état qui induit en erreur, en tant que la banque peut inscrire ses propriétés de banques d'une très grande valeur au tiers ou à la demie de leur valeur réelle. Je soumettrais à la délibération du comité ce que j'avais dans l'esprit lors du séjour de ce projet de loi au comité des banques et du commerce, mais que je n'ai pas soumis, parce que ce comité a décidé que la rédaction d'un rapport sur les valeurs évaluées pourrait induire en erreur. Naturellement, les banques sont des victimes faciles pour les municipalités qui désirent en retirer

les taxes entières. A titre d'amendement à l'article 79, je soumettrai ce qui suit:

Chaque année, dans le cours de janvier, la banque fait au ministre un rapport indiquant en détail la véritable valeur du marché de ses immeubles détenus sous le régime du présent article.

Je ne crois pas que l'on pourrait fortifier l'article relatif à l'usage et à l'occupation de la banque, et cet amendement prescrira la vraie valeur des édifices de la banque, que toute personne pourra vérifier, si elle le désire. De cette manière, nous aurons la véritable valeur courante des propriétés, que le public pourra interpréter à son gré. Je ne crois pas que les banques souffrent dans l'estime publique, si leurs bilans indiquent la valeur exacte de leurs immeubles.

M. EMMERSON: L'amendement du ministre couvre le point de la publicité que j'avais en vue. Je puis apprécier les difficultés dans lesquelles se trouveraient les banques, si on les exposait à avoir leur fausse position dans le passé, en limitant leurs propriétés à cinq p. 100 du capital et de la réserve réunis. En effet, si nous le faisions, ce serait évidemment hors de proportion avec les conditions existantes. S'il était possible d'obtenir la valeur réelle des propriétés de banques partout le Canada, on constaterait manifestement que probablement près de vingt-cinq p. 100 du capital et de la séserve réunis des banques canadiennes ont été placés dans des immeubles, pour leur propre usage, suivant les apparences; mais en réalité, dans beaucoup de cas, pour l'usage de leurs locataires. Je ne désirerais pas présenter un amendement à l'article 79 sans l'approbation du ministre. Toutefois, en s'en tenant aux termes actuels de l'article, nous plaçons d'une certaine manière les banques dans l'état de s'occuper d'immeubles.

M. OLIVER: En même temps que la proposition de publicité du ministre est excellente, il n'aborde pas le point sur lequel le pays devrait, je crois, être renseigné, c'est-à-dire, la somme d'argent placée chaque année par les banques dans ces propriétés. Je ne demande pas de renseignements au sujet de ce qui est survenu dans le passé. Si nous devons connaître les profits réalisés par les banques, nous devons connaître la somme d'argent placée dans les immeubles d'année en année. Il serait satisfaisant pour les actionnaires, après avoir connu le montant d'argent placé dans les immeubles, de savoir la valeur de ces immeubles chaque année.

M. WHITE: Il y aura une différence chaque année. Je crois que nous devrions pouvoir obtenir ce renseignement.

M. WHITE (Leeds).

M. OLIVER: On n'a pas de renseignement sur la somme d'abord placée, et je crois que les actionnaires ont le droit d'être renseignés à ce sujet.

En ce qui concerne l'article, dans ses termes actuels, et cet amendement, j'ose formuler une proposition. La loi est dans le statut. Le Gouvernement est responsable de veiller à l'exécution de la loi. Tant que cet article sera rédigé dans les termes actuels, c'est le ministre qui est en cause, aussi bien que les banques, si ces dernières ne se conforment aux termes de l'article.

M. WHITE: J'ai l'intention d'avoir une entrevue cordiale avec l'association des banquiers à ce sujet et à d'autres sujets.

M. CARVELL: Elle peut en supporter beaucoup de cette sorte.

M. WHITE: D'après mon interprétation de l'article 79, je conviens qu'il est absolument défendu aux banques de posséder d'autres immeubles que ceux nécessaires à leur usage. Nous n'avons pas modifié la loi à cet égard. Il faudrait, je crois, attirer l'attention des banques là-dessus.

(L'amendement est adopté.)

L'article est adopté.

Sur l'article 91 (l'intérêt qui peut être exigé).

M. SHARPE (Ontario-nord): Je ne crois pas qu'on ait accordé à cet article la considération à laquelle il avait droit en comité. D'après les termes actuels de l'article, une banque peut exiger tout taux d'intérêt, et ce serait une condition d'affaires extraordinaires que d'autoriser une banque à abolir les lois ordinaires de l'usure et à demander n'importe quel taux d'intérêt, quel que soit le degré de nécessité du client. Je recommanderais respectueusement à l'honorable ministre des Finances de retourner à l'ancien article. Bien qu'il soit répréhensible, en tant qu'on l'enfreint, ainsi que les autres articles de la loi, néanmoins, dans sa forme primitive, il n'est pas aussi répréhensible que dans la forme présente. L'article primitif renferme une stipulation, en vertu de la quelle les banques ne peuvent exiger un taux plus élevé que 7 p. 100; cela sert de correctif.

M. WHITE: Mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) se rappellera que lors de la délibération de cet article par le comité, j'ai déclaré qu'il m'était entièrement acceptable et que les termes de l'article ne seraient pas modifiés. D'autres membres du comité ont cependant été d'avis que les termes de l'article autorisaient les banques à exiger un taux d'intérêt n'excédant pas 7 p. 100. Il me semble certainement en être ainsi. Je lirai l'article dans ses ter-

mes primitifs, c'est-à-dire, dans la revision de 1901.

La banque peut stipuler, prendre, réserver ou exiger tout taux d'intérêt ou d'escompte, n'excédant pas sept pour cent par année, et elle peut recevoir et prendre tout tel taux d'avance, mais elle ne peut pas recouvrer de taux d'intérêt plus élevé.

Il me semble que c'est une déclaration, aussi claire qu'il est possible d'en faire une dans une loi, qu'une banque est limitée au maximum de 7 p. 100. Nonobstant cet article 91 et les termes clairs qu'il contient, les banques ont reçu des taux d'intérêt excédant 7 p. 100, et elles les ont reçus d'avance, suivant leur habitude. Si un homme emprunte cent dollars d'une banque pour un an à 8 p. 100, la banque ne lui verserait pas $100, lors de la négociation de l'emprunt, mais $92, et elle prendrait son billet pour $100. La coutume de la banque de recevoir un taux d'intérêt plus élevé que 7 p. 100 a été sanctionnée par un jugement du comité judiciaire du Conseil privé, rendu par lord Moulton, le 17 février 1913, dans le cas de McHugh contre la banque Union. Je lirai seulement un paragraphe de l'arrêt, qui semble confirmer le droit de la banque de recevoir les taux d'intérêt qui pourront être stipulés, pourvu qu'ils soient prélevés d'avance. Voici la citation:

Il faut considérer que le demandeur a su que la banque n'avait pas le droit de stipuler, ni le pouvoir de recouvrer un intérêt de huit pour cent; il a néanmoins consenti à ce qui équivalait au paiement d'un intérêt à ce taux, et il n'a pas le droit de recouvrer tout excédent qu'il a ainsi volontairement payé.

Cette décision m'a surpris pour cette raison-ci. Elle procède du principe d'exception. Si un homme convient avec une banque de payer 8 p. 100, on ne peut lui entendre dire que cette convention ne le lie pas, ainsi que la banque. J'aurais cru qu'on soutiendrait à cette encontre que la banque agissait ultra vires en recevant plus de 7 p. 100. Ou bien le comité judiciaire n'a pas débattu ce point, ou bien il ne l'a pas considéré discutable. L'effet de la décision est qu'une banque peut recevoir tout taux d'intérêt stipulé, pourvu qu'elle le prélève au moyen d'escompte et le déduise lors de la négociation de l'emprunt. Prenez le cas de 7 p. 100 en vertu de cet arrêt. Supposez qu'une banque prête $100 à un homme à un intérêt de 8 p. 100, qu'elle ne l'ait pas déduit par avance et qu'elle cherche ensuite de le recouvrer en intentant une poursuite. Je crois que, hors de doute, la banque serait limitée à 7 p. 100 en vertu de cette décision. L'arrêt va plus loin, et il porte encore que, si le prêt a dépassé l'échéance, on ne peut recouvrer que le taux légal d'intérêt de 5 p. 100 pour la période qui suit l'échéance. Si nous résumons tout ceci, car la loi est non seulement cet article, mais cette décision rendue sous son empire, la loi actuelle est la suivante: Si une banque convient avec un homme d'un prêt à 8, ou 10, ou 12, ou 20, ou 30 p. 100, et si elle déduit l'intérêt lors de la négociation de l'emprunt, cette action de la banque est légale en vertu de la décision que j'ai citée. Néanmoins, si la banque prête l'argent sur billet portant intérêt à 8, ou 15, ou 20 p. 100, et si elle ne déduit pas le montant d'intérêt, lors de la négociation de l'emprunt, la banque ne peut en ce cas recouvrer par la procédure légale un intérêt à un taux supérieur à 5 p. 100. En outre, si le prêt dépasse l'échéance, la banque, en vertu de la cause McHugh, est limitée au taux légal d'intérêt de 5 p. 100 pour cette période qui suit l'échéance.

La comité a fait observer que l'épreuve actuelle de la loi, et la pratique des banques, dont j'ai parlé, semblent en contradiction directe avec le texte évident de l'article 91, et on a cru utile de faire disparaître cette anomalie. J'ai alors déclaré que le Gouvernement consentait à ce que l'article en question conservât sa rédaction ou bien qu'il fût modifié de manière à se conformer au texte de la loi. Voici donc l'amendement apporté par le comité:

La banque peut stipuler, prendre, réserver ou exiger tel taux d'intérêt dont il pourra être convenu, et peut recevoir et prendre d'avance tout tel taux d'intérêt, mais la banque ne saurait recouvrer de taux d'intérêt supérieur à sept pour cent.

C'est là, si je ne me trompe, la loi actuelle; mais tenant compte des raisons qu'a fait valoir le député d'Ontario-nord, demandant que l'article conservât sa rédaction, je me range volontiers à cet avis. En effet, quand un article de loi date de nombre d'années et qu'il a servi de base à une décision, il est toujours à craindre que si on lui substitue une nouvelle disposition, si parfaite que soit sa rédaction, les tribunaux lui donnent une interprétation différente de celle visée par le rédacteur de la loi. Par conséquent, comme le rédacteur de cette disposition n'a voulu qu'exprimer la loi actuelle, il serait peut-être préférable de laisser l'article dans sa teneur actuelle, si le comité se rallie à l'avis du député d'Ontario-nord. On pourrait poser la question: pourquoi donc ne pas fixer le taux d'intérêt à sept pour cent? A la suite des témoignages rendus, le comité est demeuré convaincu que pareille disposition serait préjudiciable au public qu'elle tend à protéger, à savoir, le public emprunteur, et surtout le petit emprunteur. D'après la preuve testimoniale, les taux d'intérêt en vogue dans l'Ouest sont de 8 et 9 p. 100; et d'autre part il est connu que ces taux se sont élevés jusqu'à 16 et 24 p. 100. Mais ces taux élevés ont été exigés dans des circonstances comme celles-ci: un in-

dividu emprunte $25 pour trois mois et donne son billet. La banque exige $1 au minimum. Ce serait donc un taux annuel de $4 pour $25, soit 16 p. 100.

La preuve établit que la banque ne pourrait guère exiger moins de $1 pour un prêt de $25, parce que ce dernier prêt entraîne tout autant de travail pour la banque qu'un prêt de $200. On le sait aussi, dans l'Ouest, le chiffre des prêts est de beaucoup supérieur à celui des dépôts des districts où ils se font, et par conséquent, il faut que les banques exigent un taux d'intérêt plus élevé que celui qu'elles demanderaient pour l'escompte dans les districts où, en outre des prêts, elles reçoivent des fonds où elles puisent l'argent à prêter.

M. OLIVER: Je ne saurais proposer d'amendement à l'article en discussion dans sa teneur actuelle, ni je puis accepter la proposition que le député d'Ontario-nord veut substituer à l'article primitif de la loi, si cet article a le même effet que celui indiqué par le ministre. Comme pour l'article que nous venons de discuter, je suppose que le rédacteur du texte primitif de la loi des banques et de l'article correspondant à celui-ci touchant le taux d'intérêt, avait l'intention de limiter ce taux. Eu égard aux observations du ministre et du député d'Ontario-nord, ainsi que d'après ma propre interprétation, je suppose que l'intention était de limiter ce taux d'intérêt. Je le sais, on affirme qu'on ne saurait limiter ce taux d'intérêt et qu'il doit être régi par la loi de l'offre et de la demande. Dans une certaine mesure, je me rangerais à cet avis. Qu'on me permette de faire observer que la question de l'offre et de la demande n'est pas le seul élément du problème. On l'a déjà dit, et je le répète, cette loi des banques est une disposition spéciale, une tentative de légiférer sur l'offre et la demande. Du commencement à la fin, ce texte régit ou semble régir l'offre et la demande. La chose s'explique. Les banques utilisent l'argent du peuple.

La gestion de leurs propres fonds ne constituerait qu'une minime partie des bénéfices des banques; c'est avec l'argent qui ne leur appartient pas, avec l'argent du peuple, que ce Parlement est spécialement chargé de protéger, que les banques font leur argent. Et voilà pourquoi, du commencement à la fin, la loi des banques contient des restrictions, tout comme des dispositions conférant certains pouvoirs. Un principe bien connu, c'est que plus le taux d'intérêt est élevé, plus le risque est grand, le risque correspondant à l'intérêt. Eu égard à la source où les banques puisent l'argent qu'elles prêtent, elles ne devraient pas prendre les risques, que comportent ces taux élevés d'intérêt. Permettre aux banques d'exiger des taux excessifs d'intérêt, voilà qui est contraire au principe même de la loi des banques, et au bien-être de tous ceux qu'elle est censée protéger; car, cela veut dire qu'elle court des risques excessifs. Si on ne permet pas aux banques d'exiger des taux excessifs d'intérêt, elles ne feront plus d'affaires. A mon avis, eu égard aux principes fondamentaux de la loi des banques, c'est bien là l'attitude qu'elles doivent prendre; s'il leur faut courir de grands risques, qu'elles cessent de se livrer à ce commerce de banque. Les banques autorisées n'ont nullement mission de courir pareils risques, afin d'obtenir un intérêt élevé. Ce n'est nullement là le but de leur création; ce n'est pas dans ce but qu'on les a autorisées. Les abus, il est vrai, n'ont pas encore atteint un degré extrême; le mal, pour le moment, n'est grave que pour celui qui emprunte à un taux élevé d'intérêt et naturellement sa sécurité est subordonnée au taux; mais si la banque est autorisée par le Parlement à exiger des taux excessifs d'intérêt, je prétends que, bien que la banque puisse ne rien perdre de ses bénéfices, les risques qu'elle court s'accroissent d'une manière correspondante et le danger pour les déposants s'aggrave également.

Quant à l'Ouest, les conditions n'y autorisent nullement les banques à exiger un taux d'intérêt supérieur à celui en vogue dans les provinces de l'Est. Peu importe que l'argent utilisé par ces banques ne soit pas déposé dans l'Ouest même. Pourquoi approuvons-nous ce système de banques centrales et succursales, sauf pour permettre que l'argent confié à ces banques par les déposants en certaines localités soit prêté ailleurs? Les banques tiennent à exercer leur commerce dans l'Ouest; elles s'y établissent en grand nombre; elles sèment leurs succursales un peu partout dans la région des prairies; elles construisent leurs propres bâtiments et paient des gros prix pour leurs immeubles. Pourquoi l'emprunteur dans les provinces des prairies de l'Ouest irait-il verser aux banques un taux d'intérêt qui permettrait à ces dernières de payer des prix fantaisistes pour leurs emplacements et d'y ériger de somptueux édifices qui ne sont nullement nécessaires pour le commerce de banque? Rien n'autorise les banques de l'Ouest à exiger un taux d'intérêt d'un chiffre supérieur à celui de l'Est, et à titre de citoyen de l'Ouest, je veux protester contre pareille prétention. La loi des banques devrait fixer le taux d'intérêt que les compagnies sont autorisées à payer ou à percevoir. Il n'y a nullement lieu d'imposer aux banques des restrictions pour la forme, tandis qu'on les autorise en réalité à exercer l'usure, comme le font aujourd'hui certaines banques de l'Ouest. Je ne saurais proposer d'amendement, mais je

tiens à affirmer qu'il ne doit pas exister de disparité dans les taux d'intérêt pour l'Ouest et pour l'Est, et que rien n'autorise pareille inégalité de traitement. Les banques de bonne réputation dans l'Ouest n'exigent point de taux usuraires; ce sont les banques de réputation douteuse qui exigent pareils taux; et si les banques veulent faire de l'usure, rien n'autorise à leur permettre de le faire, en concurrence avec celles qui ne veulent pas se livrer à ce genre d'affaires.

Dans la pensée des auteurs de la loi des banques, comme l'indique l'article dans sa rédaction primitive, il était juste et convenable qu'on fixât une limite au taux de l'intérêt, et c'est là un excellent principe; et si ce principe n'est pas catégoriquement affirmé dans la loi au sens de la rédaction primitive, il faudrait, à la lumière de la situation actuelle et des renseignements obtenus, le consacrer de nouveau dans le texte que nous adoptons aujourd'hui. Je n'affirme nullement qu'il faille porter ce chiffre à sept, huit, neuf ou dix pour cent, mais je dis qu'il faudrait établir le maximum que le Parlement jugerait utile et convenable, et qu'il faudrait en outre administrer la loi de façon à ce qu'une banque qui voudrait se livrer à l'usure ne fût pas autorisée à le faire et que, le cas échéant, elle fût punie.

M. SEXSMITH: J'ai critiqué cet article devant le comité des banques et du commerce et je tiens à protester de nouveau. Pour ma part, je ne m'explique pas qu'on autorise une banque à exiger un taux d'intérêt à son gré; nous avons aujourd'hui, dans presque chaque province, une loi qui interdit la chose aux particuliers. Je n'affirme pas que les banques aient exigé des taux usuraires, mais il n'y a rien qui les empêche de le faire, et le principe invoqué c'est que, si un individu s'adresse à une banque pour obtenir un prêt de $25, $50, $100, ou même $5,000, et qu'il soit assez dans le besoin pour payer 25 ou 30 p. 100, la banque a légalement le droit de le faire. Quant à l'interprétation des deux articles, l'article primitif et l'article proposé aujourd'hui, je suis d'accord avec le député d'Ontario-nord (M. Sharpe); mais si l'interprétation que les tribunaux, au dire du ministre des Finances, ont donnée à cet article est légitime, je m'opposerais encore à cela; et je dirais avec le représentant d'Edmonton (M. Oliver) qu'il faudrait donner à l'article une rédaction qui mettrait les banques sur un pied d'égalité avec les banques non autorisées, dirigées par des particuliers.

M. KYTE: Je désire aussi protester contre les dispositions de l'article à l'étude, dans le sens indiqué par le député d'Ontario-nord (M. Sharpe). Il figure aujourd'hui dans notre code une loi réglant le taux d'intérêt qu'il est permis d'exiger pour l'usage de l'argent et je ne m'explique pas que le Parlement accorde aux banques des privilèges qu'on refuse à des particuliers. Au cours du débat sur la deuxième lecture du bill, j'ai fait voir que la tendance vers la fusion des institutions financières au Canada a abouti à la hausse du taux de l'intérêt pour le petit emprunteur.

Le ministre des Finances a dit qu'en ce moment, lorsque les banques font de petits prêts, il y a un tarif minimum de 75 cents ou $1 qui forme en réalité quelquefois un intérêt de 15 p. 100 sur le prêt suivant le montant. Un tarif minimum de 75 cents ou de $1 est sans doute une petite somme à payer pour l'emprunteur. Si quelqu'un s'adresse à une banque pour emprunter $25 et que la banque lui fasse payer $1, il n'y a beaucoup de discussion à faire, mais si l'emprunteur désire obtenir $100 ou $500, le directeur gérant, si cette disposition est maintenue dans la loi et si les besoins de l'emprunteur sont suffisamment pressants, peut exiger un taux de 15 p. 100, ce qui serait une taxe considérable sur l'emprunteur. Je crois que si l'on ne peut pas accorder une meilleure protection ou garantie pour le petit emprunteur, dans ses transactions avec la banque en vertu de l'article qui a été substitué à celui de la loi actuelle, je crois que l'article, qui est aujourd'hui en vigueur, devrait être maintenu. Dans tous les cas, les dispositions de l'ancienne loi ne légalisent pas l'exaction ou l'extorsion comme le ferait cet article. Le ministre des Finances a dit que jusqu'à maintenant les banques imposaient à l'emprunteur des tarifs illégaux d'intérêt et pourtant, avec cet article, nous proposons de légaliser ce qui est illégal aujourd'hui pour les banques.

M. WHITE: Permettez-moi de reprendre mon honorable ami; je crains de ne pas avoir parlé assez clairement. L'article 91 de la loi actuelle limite en apparence le taux de l'intérêt à 7 p. 100, mais j'ai montré que la décision dans l'affaire McHugh était que si le taux d'intérêt avait été stipulé d'avance—et cela s'est fait pendant des années—la banque pourrait légalement prélever le taux d'intérêt ainsi stipulé. De sorte que les profits des banques ont été parfaitement légaux, bien qu'en apparence ils aient été contraires non seulement à l'esprit mais à la lettre de l'article 91. Je voudrais ajouter qu'au moment de la première rédaction de la loi, le Canada était un pays différent de ce qu'il est aujourd'hui.

Des preuves ont été données au comité pour montrer qu'au moment de la grande fièvre de l'or qui poussait les gens vers le Yukon, une partie du Canada, le taux d'intérêt avait atteint de 24 p. 100 à 36 p. 100 soit 2 ou 3 p. 100 par mois et il a été aussi prouvé que les dépenses pour maintenir

les entreprises des banques à Dawson, étaient énormes. Les banques ont dit qu'elles ne voudraient jamais recommencer cette expérience. On a montré qu'un plat de porc aux haricots coûtait, je crois, $5, et que ce qui était le meilleur marché alors à Dawson, était l'argent. Nous devons donc avoir égard au fait que nous avons un pays grand comme l'Europe, avec des conditions différentes suivant les régions.

Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a demandé une uniformité de tarifs. Je crois que ce serait désirable si nous pouvions le faire sans refuser aux banques de se conformer aux conditions de la région à laquelle il s'intéresse particulièrement. Je ne crois pas que vous pourrez jamais, par une loi, imposer aux banques qui, après tout, sont dans les affaires pour en tirer profit, d'aller s'établir dans une région éloignée des centres, à moins qu'elles ne pensent qu'en ouvrant une succursale elle en retirera un gain immédiat ou futur. Les preuves qu'a reçues le comité, montrent que les banques ne s'établiront pas dans les régions nouvelles si elles doivent se limiter à un taux d'intérêt de 7 p. 100. En réalité, on a prouvé et quelques membres du comité pourraient le dire, qu'il ne serait pas profitable pour les banques de le faire et qu'il en résulterait pour beaucoup de localités, d'être privées des facilités bancables dont elles ont grand besoin et pour lesquelles elles consentiraient à payer huit, dix ou même douze pour cent.

En d'autres termes, la loi de l'offre et de la demande sera appliquée. Si nous limitions le taux d'intérêt d'une façon absolue à 7 p. 100, c'est-à-dire si nous modifions l'article 91 de façon à donner un effet légal à ce qui était dans l'esprit de son premier rédacteur, au lieu que l'emprunteur en bénéficie, nous ferions une chose qui tournerait à son désavantage. Il y a des régions dans le Nord-Ouest, dans le Yukon et dans d'autres parties du Canada où les banques doivent faire des dépenses extraordinaires pour ouvrir des succursales. Cela étant ainsi et afin de faire disparaître l'anomalie, le comité a adopté l'article qui est soumis maintenant, mais par suite de la demande de mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) et d'autres membres du comité qui reconnaissaient avec raison que la décision du Conseil privé, dont j'ai parlé, permettait aux banques de prélever d'avance le taux stipulé et lorsqu'elles voulaient le recouvrer légalement, les limitait au taux maximum de 7 p. 100 avant l'échéance ou de 5 p. 100 après l'échéance, et de plus, qu'il était impossible de prévoir quelle décision légale pourrait être donnée sur une nouvelle rédaction, j'ai dit au comité, comme je l'avais dit au comité des banques et du commerce, que j'étais absolument consentant

M. WHITE (Leeds).

à rétablir l'article 91 tel qu'il existe dans la loi actuelle. En d'autres termes, ne pas modifier le texte laisserait les banques dans la position où elles étaient avec l'article 91 qui limite le taux à 7 p. 100. Le comité ne peut que dire qu'en conformité de la décision McHugh, les banques ont le droit à un intérêt plus élevé s'il est prélevé d'avance.

M. KYTE: Nous ne devons pas oublier que nous légiférons pour le Canada tout entier. Si l'on peut admettre que les conditions relatives aux banques et à la valeur de l'argent étaient extraordinaires, il y a quelques années au Yukon, ces conditions n'existent pas aujourd'hui au même degré. Si cet article est adopté, il permettra non seulement à un directeur de banque du Yukon, d'imposer un taux d'intérêt, d'après les besoins de l'emprunteur, mais il en résultera une augmentation du taux de l'intérêt dans tout le Canada. L'avantage de l'article tel qu'il existe dans la loi actuelle est qu'il indique que le Parlement avait en vue que les banques n'aient pas le droit d'exiger un taux d'intérêt plus élevé que 7 p. 100. Cette circonstance a eu une influence sur les consciences de quelques gérants de banque dans l'est du Canada.

M. OLIVER: Sur quoi?

M. KYTE: Quelques gérants de banque ont une conscience.

M. WHITE: J'ai rédigé un amendement en vertu duquel l'article 65 sera rétabli.

M. KYTE: Je préférerais l'article original.

M. le PRESIDENT: M. White propose:

Que l'article 91 soit biffé et que l'article suivant lui soit substitué: la banque peut stipuler, prendre, réserver ou exiger tout taux d'intérêt n'excédant pas 7 pour 100 par année et elle peut recevoir et prendre tout tel taux d'avance, mais elle ne peut pas recouvrer un taux d'intérêt plus élevé.

M. McCURDY: Je ne crois pas que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) était présent aux réunions du comité des banques et du commerce. La preuve faite devant le comité a établi que les dépenses d'administration d'une succursale dans l'Ouest dépassaient de 2 p. 100 environ celle de l'Est. Je crois que c'est M. Henderson qui a donné ces chiffres et il a expliqué qu'en conséquence sa banque exigeait une moyenne de 2 p. 100 de plus d'intérêt pour des opérations faites dans l'Ouest que pour des opérations analogues dans l'Est. En d'autres termes, ce banquier a expliqué que les taux plus élevés étaient dûs au fait que les dépenses étaient plus élevées. Nous savons tous qu'il y a une grande demande d'argent dans l'Ouest.

Nous nous réjouissons tous de la prospérité de l'Ouest, mais le fait est évident qu'en vertu de notre système de banques, et c'est particulièrement vrai en ce moment, l'Ouest ne peut pas voir ses besoins d'argent satisfaits sans que l'argent de l'Est ne soit absolument draîné. Il y a trois ou quatre ans, en 1909, je crois, la commission nationale monétaire des Etats-Unis a fait une enquête dans les systèmes de banques des différents pays, avec l'idée de remettre un rapport au congrès. Elle a envoyé chez nous M. Joseph French Johnson, qui a remis son rapport à la commission monétaire en avril 1910. J'ai ici, dans ses rapports, une de ses conclusions relatives au système de banques du Canada, et avec votre permission, monsieur le président, je voudrais en donner lecture, parce qu'il porte sur le point soulevé par mon honorable ami d'Edmonton. M. Johnson fait remarquer qu'au moment où il faisait cette enquête sur le fonctionnement des banques au Canada, en 1909, il a eu accès à des renseignements les plus sûrs. A la page 92 de son rapport il dit:

Ce transfert de fonds de centres paisibles dans des milieux très actif, est le résultat inévitable du système de banques avec succursale et provoque une tendance à rendre uniforme le taux de l'intérêt dans toutes les régions du Canada. Quoiqu'on puisse dire des banques avec succursales, il n'y a pas de doute qu'elles contribuent à répartir le capital dans un pays plus équitablement qu'avec le système des banques locales indépendantes. Les directeurs de banques au Canada sont anxieux d'employer leur argent là où on en a le plus besoin, car ils y obtiennent le meilleur taux d'intérêt et les meilleures garanties pour les billets. N'importe où soit placé le siège social de sa banque, le directeur est intéressé dans trois choses: (1) Où est accumulé l'argent non productif? (2) Comment peut-il l'attirer le plus facilement dans sa banque? (3) Dans quelle région du Canada a-t-on le plus besoin d'argent? Il établit des succursales dans les localités où se rencontrent les deux conditions; dans les unes les succursales accumulent les dépôts souvent de beaucoup plus élevés que leurs prêts, dans les autres les prêts dépassent de beaucoup les dépôts.

Il arrive ainsi que l'épargne des provinces de l'Est où le développement du commerce et de l'industrie est lent et où la demande de capital nouveau n'augmente pas, est envoyée dans l'Ouest pour y être prêtée au marchand, au manufacturier et au fermier des nouveaux territoires. La population de l'Est fournit le capital pour le développement de l'Ouest, bien qu'une partie ne se doute absolument pas à quel but utile sont employées ses économies. Dans les cités de l'ouest du Canada on n'entend jamais les hommes d'affaires parler de la rareté du capital.

Cela a été écrit en 1909. Il y a des plaintes maintenant, mais la disette d'argent se fait sentir actuellement dans tout l'univers.

M. OLIVER: Si mon honorable ami veut s'y rendre maintenant il entendra parler autrement.

M. McCURDY: Je n'ai pas besoin d'aller si loin au sujet des plaintes touchant la disette d'argent, mais cela passera. (Lisant):

Un marchand ou un manufacturier au Manitoba obtient l'argent dont il a besoin aussi facilement qu'un marchand ou un manufacturier de Toronto ou de Montréal.

Quelque justifiable que soit le système de banques au point de vue national, on ne peut pas s'empêcher de penser que les banques avec succursales ont réellement arrêté le développement du commerce et de l'industrie dans les Provinces maritimes.

Si le Canada, depuis trente ans, avait dû compter comme les Etats-Unis, sur les banques locales indépendantes, il y aurait eu une pléthore de capitaux dans l'est et Montréal, Québec et Halifax, à l'exemple de Boston, New-York et Philadelphie, auraient depuis longtemps de l'argent à 4 et 5 pour 100, pendant que Winnipeg et les autres villes de l'Ouest, moins populeuses qu'aujourd'hui, paieraient encore 1 pour 100 par mois. Le bon marché relatif de l'argent a, sans contredit, beaucoup contribué à la prospérité des industries du Massachusetts. Si les mêmes causes avaient existé dans les Provinces maritimes du Canada, elles auraient indubitablement amené l'établissement d'industries dont on ne peut pas se faire une idée, dans l'état actuel des choses.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je joins ma voix à celle de l'honorable député de Peterborough-est (M. Sexsmith) pour protester contre cet article sous une forme quelconque. Il a été question de proposer un nouvel amendement et, à ce propos, j'aurais un conseil à donner au ministre des Finances. Il a rappelé une décision rendue en Angleterre par laquelle il a été jugé que la loi ne s'applique pas, si l'intérêt a été retenu d'avance ou a pris la forme d'un escompte. Je suis d'avis que la loi ne s'appliquera en aucun cas, ni avec l'article tel qu'il était ni avec l'article tel que maintenant rédigé, parce qu'il a été rédigé de manière à ne pas pouvoir être appliqué.

M. WHITE: Le jugement en question a été rendu sous le régime de l'article 91 de la loi actuelle, que nous demandons à faire revivre dans la nouvelle loi.

M. THOMSON: Le jugement serait absolument le même avec le nouvel article.

M. WHITE: Sans aucun doute.

M. THOMSON: Si la loi actuelle peut empêcher un banquier d'exiger un intérêt après la date de l'échéance, on pourrait tout aussi bien interdire l'escompte de la même manière, et je ne vois pas de raison pour ne pas le faire. Cet obstacle me paraît facile à surmonter. Pour faire disparaître tout doute, je conseillerais au ministre d'ajouter, après les mots "pour cent"

dans la dernière ligne, les mots "au moyen d'un intérêt, d'un escompte ou autrement". Cela, à mon sens, ferait disparaître tout doute.

M. WHITE: Cet article limitera le taux absolument à 7 p. 100, n'est-ce pas?

M. THOMSON: Pour le moment, je ne discute que cette seule objection, soulevée par le ministre, et j'espère qu'il admettra que l'addition de ces quelques mots ferait disparaître son objection.

M. WHITE: En effet.

M. THOMSON: Alors, voici une des difficultés disparue. Si dans tous les cas, l'amendement que je viens de proposer ne réglait pas la question clairement, il serait facile de le rédiger autrement. Du moment qu'une disposition de la loi est clairement exprimée, le juge est tenu de l'appliquer.

Le ministre des Finances a aussi signalé une autre objection: dans le prêt d'une petite somme, à courte échéance, l'intérêt à recevoir est très peu de chose. Cette difficulté est également facile à résoudre. Il n'y aurait qu'à faire une exception pour les cas où le chiffre de l'intérêt ne dépasserait pas un dollar. Voici donc deux objections qui disparaissaient. Je ne discute pas la question de savoir si le taux de l'intérêt doit être limité à 7 p. 100. Si ce taux est trop bas, qu'on l'élève, mais si nous devons fixer un taux, obligeons les banques à se conformer à la loi. Si nous décidons que l'intérêt ne devra pas dépasser tel ou tel taux, prenons les moyens de faire appliquer la loi. Je doute fort qu'elle soit applicable dans son état actuel. Lorsque le bill a été discuté en deuxième lecture, j'ai dit que le seul moyen de rendre cette disposition effective, était d'établir une inspection par les fonctionnaires du gouvernement et de tenir ces derniers responsables de l'application de la loi. On ne peut pas compter sur l'emprunteur qui n'osera pas la faire appliquer. S'il est un client régulier de la banque et s'il refuse de payer plus que l'intérêt légal, le banquier lui dira tout simplement: c'est parfait, mais nous ne vous prêterons plus d'argent.

Malgré tout ce que l'on a dit de la concurrence, je crois qu'il existe assez de solidarité entre les différentes institutions, pour que celui qui a été refusé à une banque ne soit pas accepté à une autre. Les emprunteurs le savent et il n'y a que le gouvernement qui soit en état de faire appliquer la loi.

Je ne demande pas au ministre de limiter l'intérêt à un taux plutôt qu'à un autre, mais je demande que le gouvernement ne permette pas que le taux fixé soit dépassé.

On prétend aussi que le taux de l'intérêt devrait être plus élevé dans le Yukon et dans l'Ouest que dans l'Est du Canada. Je n'aime guère le système des zones, mais si la chose est absolument nécessaire, qu'on en établisse et qu'on dise quel sera le taux légal dans telle et telle partie du pays.

Je considère qu'on a beaucoup exagéré la nécessité de permettre un taux d'intérêt plus élevé dans l'Ouest que dans les autres provinces. Les frais d'exploitation et d'administration d'une banque dans l'Ouest, ne doivent pas être de 2 p. 100 plus élevés que dans l'Est. Je ne crois pas une bonne partie de ce qui nous a été dit sur cette question et je m'imagine que ceux qui nous les ont raconté ces choses n'y croient pas eux-mêmes. Une des principales raisons que l'on donne pour exiger un intérêt plus élevé dans l'Ouest, c'est que les dépôts dans les banques sont très peu importants. L'argument peut se retourner. Il y a généralement assez d'argent pour les besoins du pays. Si dans l'Ouest, le public dépose moins d'argent qu'il n'en emprunte, dans l'Est, il doit en emprunter moins qu'il n'en dépose et, par conséquent, c'est un avantage pour l'Est que l'Ouest emprunte plus qu'il ne dépose.

Si l'Ouest n'empruntait pas l'excédent des dépôts de l'Est, l'intérêt sur cet argent serait perdu. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre du ministre. Si l'Est fait plus de dépôts que l'Ouest, et il n'y a aucun doute sur ce point, l'Ouest rend autant de services à l'Est que l'Est en rend à l'Ouest; nous empruntons l'excédent des dépôts. Les avantages sont réciproques.

M. EMMERSON: Pourvu qu'il y ait équilibre.

M. THOMSON: On a prétendu que les banques ne consentaient à prêter à certaines personnes qu'à des taux élevés. Ces opérations sont plutôt de la spéculation et de l'agiotage. Fixons l'intérêt à un taux aussi élevé qu'il est nécessaire et si ce taux est dépassé, il y a de grandes chances pour que le prêt ne soit pas dans l'intérêt du public, ni dans l'intérêt de la banque, ni même dans l'intérêt de l'emprunteur. Je connais beaucoup de gens qui seraient dans une meilleure situation financière, s'ils ne trouvaient pas à emprunter. Si un homme paie un intérêt trop élevé, c'est qu'il a de trop grandes espérances et toutes les chances sont qu'elles ne se réaliseront pas. L'argent a une valeur exacte; il arrive quelquefois que nous lui supposons une valeur au delà de sa valeur réelle, et, si en payant un intérêt plus élevé, un homme peut se procurer de l'argent qu'il n'obtiendrait pas autrement, il en résulte des inconvénients pour tout le monde.

Je suis convaincu que le ministre surmonterait les deux obstacles qu'il a mentionnés, en suivant le conseil que je viens

de lui donner. Si nous devons fixer un taux d'intérêt, prenons les moyens de faire respecter la loi. Si le taux légal est trop bas, élevons-les, mais ne cherchons pas à nous dérober aux responsabilités.

M. WHITE: Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau même. Je fais cette proposition afin de pouvoir déposer le budget supplémentaire et le communiquer aux journalistes, qui, autrement, ne pourront en prendre connaissance qu'après minuit.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

BUDGET SUPPLEMENTAIRE DE 1913-14.

Un message de Son Excellence l'administrateur, transmettant le budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 31 mars 1914, est déposé par l'honorable W. T. White (ministre des Finances), lu par l'Orateur de la Chambre et renvoyé devant le comité des subsides.

(Le séance, suspendu à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

2e LECTURE

D'un projet de loi d'intérêt privé.

Du bill (n° 207) déposé par M. Maclean (York-sud), concernant un brevet de la Commercial Acetylene Company of New-Jersey.

LA LOI DES BANQUES.

La Chambre reprend l'étude en comité des articles du bill (n° 36) déposé par l'honorable W. T. White (ministre des Finances), concernant les banques et le commerce des banques. (Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

Sur l'article 91 (l'intérêt à 7 p. 100).

M. EMMERSON: Au moment où la séance a été suspendue, je me proposais de faire quelques remarques au sujet de cet article. Je considère que, tel que modifié par le comité, il est en contradiction avec une loi déjà votée par cette Chambre et incompatible avec un principe admis par le Parlement depuis nombre d'années. L'amendement rédigé par le comité laisse la porte grande ouverte; les banques pourront exiger le taux d'intérêt qu'il leur plaira. Je ne prétends pas que les banques abuseront de la situation, mais nous savons que la chose a déjà été faite dans certaines parties du pays. Nous en avons eu la preuve par certains procès importants, devant le cour suprême, et notamment dans la cause de Barretts contre la banque du Commerce, au sujet de certaines opérations dans le Yukon. La banque, dans cette circonstance, avait exigé un intérêt aussi élevé que 24 p. 100 sur des prêts et des renouvellements. Il a été décidé dans cette cause que lorsque l'emprunteur avait volontairement payé le montant exigé, il ne pouvait pas recouvrer ce qu'il avait payé en plus de 7 p. 100. Nous avons dans nos recueils, une loi concernant les prêteurs d'argent, chapitre 122 des statuts revisés. L'article 6 de cette loi est ainsi conçu:

Nonobstant les dispositions de la loi de l'intérêt, aucun prêteur d'argent ne peut stipuler ni allouer, ni exiger, dans le cas d'effets de commerce, contrats ou conventions, dont le principal est de moins de cinq cents dollars, un taux d'intérêt ou d'escompte de plus de douze pour cent par année, et ce tanx d'intérêt est réduit à cinq pour cent par année, à partir de la date du jugement dans toute instance, action ou autre procédure en recouvrement de la somme due.

M. WHITE: Mon honorable ami a-t-il observé la définition qu'on donne ici aux mots "prêteurs d'argent"?

M. EMMERSON: Oui, mais c'était un principe que ce Parlement avait adopté. On reconnaissait qu'il fallait mettre des entraves au commerce de certains prêteurs. Constatant qu'il a été établi, devant les tribunaux du pays, que des banques se sont rendues coupables de cette offense et qu'elles ont réclamé jusqu'à 24 p. 100, ce Parlement devrait mettre des restrictions à cette pratique. Ma proposition tendrait à rétablir l'ancienne disposition, telle qu'elle était, à l'origine. Je placerais cet intérêt à un chiffre plus élevé, si l'on estimait que 7 p. 100 étaient insuffisant. J'établirais un taux maximum d'un certain montant que les banques ne devraient pas dépasser, c'est-à-dire, qu'elles ne pourraient ni accepter ni retenir un taux plus élevé. Il va sans dire que cela ne s'appliquerait pas aux cas où l'intérêt n'excéderait pas un dollar. L'article 4 du statut aux prêteurs d'argent se lit ainsi:

Ce statut ne s'appliquera à aucun emprunt ou marché où tout l'intérêt ou l'escompte chargé ou perçu à ce sujet ne dépassera pas la somme de cinquante cents.

Je dirais "la somme d'un dollar". Lorsque les banques accepteraient ou retiendraient, même du consentement de celui qui a obtenu l'emprunt, l'excédent du taux que nous avons fixé, l'intéressé devrait avoir le pouvoir de recouvrer ce montant supplémentaire en s'adressant à une cour de justice de juridiction compétente. J'inscrirais aussi une disposition d'après laquelle chaque banque devrait fournir au ministre des Finances un état mensuel indiquant le taux maximum et le taux minimum de l'intérêt ou de l'escompte chargé ou retenu sur les prêts consentis par

telle banque, à son bureau principal ou à ses succursales, tels états ne devant pas comprendre les taux de pourcentage ni les taux les plus abaissés dans le cas d'emprunts dont le chiffre ne dépasserait pas cinquante dollars. Cela semblerait faire disparaître une difficulté qui se présente dans le cas d'une banque faisant voir un taux d'intérêt très élevé sur un emprunt de, disons, vingt-cinq dollars, pour un mois, alors qu'elle a réclamé comme tarif minimum de cinquante ou soixante-quinze cents par dollar, suivant le cas. Je n'exigerais pas que les banques préparassent des états, lorsqu'il s'agirait d'emprunts dont le chiffre serait modeste; cependant, si nous établissions pour les banques un taux d'intérêt qu'elles ne devraient pas dépasser, nous devrions également les obliger à remettre aux emprunteurs la somme représentant l'excédant du taux d'intérêt, si les parties lésées s'adressaient aux tribunaux de juridiction compétente. Sept p. 100, comme montant maximum, sont peut-être trop peu élevés, étant donné l'état de choses qui existe présentement.

Je ne crois pas que les banques de l'Est aient l'habitude de dépasser ce taux d'inrêt, mais, dans l'Ouest, les banques réclament jusqu'à 8 ou 12 p. 100 et, dans le cas du Yukon, l'intérêt est porté jusqu'à 24 p. 100. Dans ces circonstances, nous devrions, je crois, limiter la moyenne à peut-être 8 p. 100, ce 8 p. 100 ne devant pas s'appliquer dans le cas de prêts de petites sommes au sujet desquels les banques ont un taux minimum. Je crois que si on élève le chiffre de la moyenne, les banques seront forcées de remettre l'excédent du taux d'intérêt, si l'emprunteur l'exige et s'il prend le moyen de se le faire remettre. En outre, j'exigerais que cet état fût adressé, chaque mois, au ministre des Finances, de sorte que le public pourrait connaître le taux maximum et le taux minimum d'intérêt réclamés par les banques de ce pays.

M. WHITE: Mon honorable ami a-t-il l'intention de soumettre un amendement?

M. EMMERSON: J'allais proposer un amendement au sujet de l'état mensuel dont j'ai parlé.

M. WHITE: Je crois que nous commettrions une erreur, si nous portions de 7 p. 100 à 8 p. 100 le taux de l'intérêt, même si nous rendions absolu ce chiffre de 8 p. 100, dans les parties du Canada où le taux dominant ne dépasse pas maintenant 8 p. 100. Je crois que les banques seraient portées à trouver dans ce fait une excuse et qu'elles pourraient profiter de l'occasion pour augmenter le taux qu'elles réclament, aujourd'hui, et le porter à 8 p. 100. Je comprends la portée de l'observation faite au comité que la disposition relative à cette moyenne de 7 p. 100 est de nature à intimer, de la part de ce Parlement, aux banques, en dépit même de la décision du Conseil privé, que les taux d'intérêt devraient être modérés. En ce qui concerne la population du littoral, où les taux d'intérêt représentent, tout au plus, 7 p. 100, aujourd'hui. Je crois que le fait de décréter que le taux de l'intérêt sera de 8 p. 100 aurait un effet nuisible. Prenons le cas de la population de l'Ouest, surtout le cas des habitants de ces districts où le taux de 8 p. 100 d'intérêt prévaut. Je crois qu'on a démontré à la saticfaction du comité que les banquiers agissent avec défaveur, dans le cas des prêts; c'est ce qu'ils ont toujours fait et c'est ce qu'ils feront encore. A obtient un meilleur taux d'intérêt que B ne saura en obtenir un, parce que son compte est plus fort, son crédit meilleur ou que son influence est plus sensible parmi la population. Dans le cas d'une population établie à un endroit particulier où les dépôts sont considérables et ou la concurrence est spécialement active, un emprunteur obtiendra des taux plus favorables que ne le seront ceux réclamés d'un emprunteur qui habite une localité où il n'existe pas de concurrence de la part des banques.

L'honorable député a mentionné le cas du Yukon. Je n'hésite aucunement à dire que si l'on avait eu un taux maximum de 8 p. 100 ou de 9 p. 100, au Yukon, fixé par le statut relatif aux banques, les gens d'affaires de ce territoire n'auraient pas joui des avantages du système des banques, parce que le commerce de banques n'aurait pas rapporté de bénéfices. Je ne crois pas qu'on puisse imposer une mesure qui force les banques de consentir des prêts à un certain groupe de notre population. Les banques, en ce qui concerne le Yukon, au temps de l'afflux des chercheurs d'or, n'auraient jamais entrepris d'établir des succursales dans ce district éloigné, si on les avaient limitées à un taux d'intérêt variant de 8 p. 100 à 9 p. 100. Je sais qu'il existe un sentiment assez général parmi notre population en faveur de la limitation sévère des taux d'intérêt et je considère que nous devrions faire face à l'état de choses qui existe dans un pays aussi grand que l'est le Canada.

Législateurs, nous devons accomplir ce qui nous semble le plus avantageux à tout le peuple de ce pays, en général, et je suis parfaitement convaincu qu'aucune loi qui, en tant que l'Ouest est concerné, chercherait à limiter sévèrement le taux de l'intérêt à 8 p. 100, viendrait complètement à l'encontre de ce que veulent obtenir ceux-là mêmes qui désirent établir cet état de choses. Je crois qu'on refuserait l'avantage d'emprunter des banques à un grand nombre de personnes qui consentiraient à payer 8 p. 100 ou 10 p. 100, dans le cas surtout de petits montants. La preuve établie devant ce comité corrobore

amplement ma prétention. Nous acceptons tous le principe dont l'application nous permettrait d'obtenir les taux d'intérêt les moins élevés pour les emprunteurs; mais il faut tenir compte de deux choses: d'abord, à l'instar de tout autre commerce, celui des banques a pour but, dans l'esprit de celui qui le fait, de réaliser un gain, et aussi longtemps qu'il n'y a pas de coalition affectant les taux de l'intérêt, aussi longtemps la concurrence se poursuit, non seulement parmi les banques elles-mêmes, mais encore entre les banques et les prêteurs d'argent, car il se prête beaucoup d'argent en ce pays, par des institutions autres que les banques autorisées et que les banques particulières. Il est à désirer que le capital des banques afflue dans le pays, et si nous adoptons un taux moyen d'escompte qui peut affecter ou restreindre indûment les bénéfices des banques, nous ne travaillons plus au progrès du pays, parce que l'argent cessera d'augmenter ce capital.

Il est certain que nous nuirions aux emprunteurs, si nous adoptions des restrictions qui seraient trop sévères. On a entendu le témoignage du gérant de la banque Weyburn, qui a produit un état relatif à cette institution—une banque soigneusement administrée, au moins en tant qu'il nous a été possible d'en juger. C'est une banque qui fait des affaires en Saskatchewan, une institution purement de l'Ouest et qui n'a aucune succursale dans l'Est. Son témoignage a été appuyé des chiffres établissant les recettes brutes de la banque et les taux d'escompte réclamés; il fut parfaitement démontré au comité qu'une réduction à 7 p. 100 dans le taux de l'intérêt qu'on obtenait pour les prêts, serait de nature à faire fermer les portes de la banque. Au cours de son interrogatoire, je lui a posé la question:

D. Je vous demande de faire un petit calcul pour moi. D'après l'état fourni par la banque, vos prêts courants et vos escomptes s'élevaient à $894,000, n'est-ce pas?—R. Tenez-vous compte de ce qui était dû dans le passé?

Le président.—Cela représente environ $910,000?

Le témoin.—Environ $910,000.

Par l'hon. M. White:

D. Combien d'intérêt perdiez-vous sur ce montant, si vous comptiez cet intérêt à 7 pour 100? Quelle est votre moyenne?—R. Je dirais que notre moyenne est de 9 pour 100.

D. Dans ce cas, vous perdiez 2 pour 100?—R. Oui.

D. Que représente 2 pour 100 sur $900,000?—R. $18,000.

D. Combien par cent cela représente-t-il sur votre capital?—R. Environ 6 pour 100.

D. Combien payez-vous de dividende?—R. 5 pour 100, mais aujourd'hui nous faisons plus de profits.

D. Si une réduction de 2 pour 100 dans l'intérêt était faite, quel en serait le résultat, à votre avis?—R. Elle ferait disparaître les bénéfices que nous retirons de nos prêts. Il vaudrait aussi bien pour nous abandonner le commerce de banque.

Voici un homme qui a rendu témoignage, d'une façon très sincère et très calme devant le comité; je crois que cette preuve demontre le fait qu'en tant que le commerce de banque dans l'Ouest se trouve concerné, il se fait uniquement par les banques elles-mêmes, et c'est une épreuve juste, si l'on tient compte du montant des dépôts qu'elles peuvent maintenant obtenir à aucun taux. J'entrevois une forte augmentation dans ces dépôts dans ces institutions, parce que j'ai la plus grande foi dans l'Ouest. Forcer les banques de limiter leur taux d'intérêt à 7 p. 100, ce serait détruire la fin qu'avaient en vue ceux qui ont prôné cette attitude. Je comprends que mon honorable ami de Westmoreland ne diffère pas d'opinion avec moi sur ce point. Si je ne me trompe, l'honorable député a soumis au comité une proposition que j'ai acceptée et qu'ont agréée favorablement les autres membres du comité, bien qu'il y eût certaines difficultés qui provenaient du retard apporté à l'envoi des états mentionnés à cet amendement. J'ai accepté, en principe, l'amendement proposé, pour cette raison que, à mon sens, un meilleur résultat sera obtenu, si nous ne limitons pas le taux de l'intérêt et il en sera ainsi, lorsque nous aurons inscrit, à nouveau, l'article 9, parce que, ainsi que je l'ai fait observer à la Chambre, avant la suspension de la séance, la décision arrêtée d'après cette disposition qui permet à la banque de réclamer tel taux d'intérêt qui peut être agréé, stipulait que ce taux fût retenu, au temps du prêt, et qu'on ne pouvait le réclamer par une poursuite devant les tribunaux. Je crois qu'il vaut mieux laisser les choses en l'état. Mais je suis, à l'instar d'un grand nombre, je pourrais dire de la totalité des membres de cette Chambre, parce que nous sommes des législateurs, un fervent de la publicité qui constitue, à mon sens, un frein qui nous empêche d'édicter quoi que ce soit qui peut être contraire à l'intérêt de notre population.

Par conséquent, j'ai suggéré au comité ou du moins j'ai rédigé un sous-amendement demandant que les banques fussent tenues de présenter un rapport au moins une fois par année, attendu qu'il leur est très difficile d'en présenter un tous les mois, pour faire voir au ministre des Finances le taux maximum d'intérêt exigé par les banques de tout le Canada, de sorte que ce taux était exorbitant, il fut possible d'en demander la raison aux banques qui l'auraient exigé et de connaître les circonstances qui auraient obligé les banques à établir un taux excédant tellement le taux fixé par la loi des banques comme raisonnable. Je proposerai donc un amendement à l'article 91, bien que je n'aie pu l'étudier que superficiellement, car il a été

rédigé à la hâte par mon sous-ministre adjoint qui s'est révélé excellent conseiller en loi, au sujet de ce bill, comme le savent tous les membres du comité. Cette proposition d'amendement est ainsi conçue:

La banque fera un rapport tous les trois mois...

Cela lui donnera du temps.

... au ministre comme étant du dernier jour juridique des mois de mars, juin, septembre et octobre de chaque année et donnant tous les détails prescrits dans les règlements faits par le conseil de la trésorerie au sujet des taux d'intérêt et d'escompte exigé par la banque.

Je songe que le conseil de la trésorerie pouvait faire des règlements au sujet de prêts d'un certain montant, effectués dans certains districts, etc., cet amendment ne serait pas d'une nature générale et serait cependant juste à l'égard des banques. Le paragraphe 3 fait aussi partie de l'amendement:

Ces rapports seront faits et envoyés dans les trente premiers jours à compter de chacun des derniers jours juridiques ci-dessus mentionnés et devront porter la signature des mêmes personnes qui sont requises de signer les rapports mensuels faits au ministre en vertu de l'article 112 de cet acte.

L'amendement à l'article 91 aura pour effet de faire hésiter les banques à s'implanter dans de nouveaux districts et à y exiger les taux d'intérêt qu'elles pourront obtenir et qui pourra être raisonnable eu égard aux circonstances. D'un autre côté, elles seront tenues de faire rapport au ministre des Finances, et s'il appert qu'elles aient maltraité les emprunteurs, le ministre le saura et verra au redressement des griefs.

Voilà, il me semble, une aussi bonne raison qu'on puisse en espérer à ce sujet.

M. EMMERSON: Je suis parfaitement de l'avis du ministre des Finances. Le ministre ayant vu à ce que l'on présentât un rapport en janvier, concernant la valeur des édifices des banques, j'ai pensé à suggérer l'amendement que voici:

Toutes les banques devront, le premier janvier de chaque année, fournir au ministre un état établissant le taux maximum et minimum d'intérêt ou d'escompte payé à, exigé ou retenu par telle banque à son bureau chef ou à l'une quelconque de ses succursales, l'année précédente, sur les sommes prêtées. Cette disposition ne s'appliquera pas à un prêt ou à une transaction au sujet duquel ou de laquelle tout l'intérêt exigé ou perçu n'excédera pas la somme d'une piastre.

M. WHITE: Je ferai remarquer à l'honorable député que la stipulation concernant les règlements du conseil de la trésorerie répond mieux que sa proposition d'amendement aux exigences de la situation.

M. WHITE (Leeds).

M. EMMERSON: J'avais accepté l'amendement suggéré par l'honorable ministre. J'allais lui exposer que je songeais à présenter cet amendement pour savoir ce qu'en penserait le comité; mais vu la demande qu'il a faite, je vais certainement retirer ma proposition.

M. CARVELL: L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle proposition il y a devant le comité. Je comprends qu'il a proposé un amendement avant dîner, qu'un autre a été suggéré et que le ministre en a présenté encore un autre.

M. WHITE: Mon honorable ami a sans doute devant lui le bill tel qu'il était quand il est revenu du comité. Je propose que l'article 91, tel qu'il est dans le bill, soit biffé, et qu'on y substitue l'article 91 tel qu'il existe dans le présent acte. Reste encore l'amendement que j'ai suggéré au sujet des rapports concernant les taux d'intérêt et d'escompte.

M. CARVELL: Je trouve que le ministre a raison de faire revivre l'article 91 du bill. Il est assez difficile de régler le taux qu'un homme devra exiger sur prêt de son argent. Les banques sont bien favorisées par le Parlement; mais il doit soutenir des cas où elles pourraient avoir droit d'exiger plus que dans d'autres. Je ne crois pas, cependant, que pour faire des affaires, il en coûte deux pour cent de plus dans l'Ouest que dans l'Est, comme on l'a soutenu. C'est peut-être le cas. Je ne suis pas, sur ce point, une autorité.

Un mot en faveur des banques. Je ne crois pas et je n'ai jamais eu connaissance que, dans l'Est, elles se soient rendues coupables d'usure ni qu'elles aient exigé plus de sept p. 100 d'intérêt depuis une douzaine d'années, bien qu'elles puissent l'avoir fait. Je sais qu'il se prête énormément d'argent à six p. 100; mais je ne crois qu'il y ait lieu de se plaindre du taux d'intérêt exigé par les banques dans la partie du Canada que nous habitons.

Je crois qu'il vaut mieux que la loi continue à fixer le taux à 7 p. 100. Bien que le ministre soit d'avis que cette prescription n'a pas beaucoup d'effet—et elle n'en a probablement pas beaucoup, vu la décision du Conseil privé—je préfère qu'on la maintienne, plutôt que de fixer le taux maximum à 8 p. 100, car je crains que, dans ce cas, les banques ne disent: "Puisque nous sommes tenues de subir des pertes dans l'Ouest, nous devrons nous dédommager dans l'Est", et que les emprunteurs de l'Est n'aient probablement à en souffrir. De deux maux, je choisis le moindre, et je crois, par conséquent, qu'il vaut mieux laisser l'article tel qu'il était en premier lieu.

M. CLARK (Red-Deer): Je regrette beaucoup de retenir le comité pour traiter un sujet qui a été si discuté, mais j'entretiens

des opinions que j'ai fait connaître lors de la deuxième lecture et que je me crois tenu d'exposer de nouveau.

Pendant toute ma vie, depuis que j'ai l'âge de discernement, j'ai cru que c'était un malheur d'avoir dans le code des pays civilisés des lois qui ne sont pas observées, ni appliquées. Peu m'importe la classe de gens ou les actes que ces lois concernent. Or, l'article, tel que rédigé en premier lieu, était ainsi conçu:

La banque peut prendre un taux d'intérêt n'excédent pas 7 pour 100, mais elle ne peut pas recouvrer un taux d'intérêt plus élevé.

Si cet article a un objet, cet objet est d'affirmer que la loi du Canada, en autant qu'elle s'applique aux banques, exige que celles-ci ne prennent pas plus de 7 p. 100 d'intérêt. Quelle est la vérité, monsieur le président? Dans la province d'Alberta, il n'est pas question de percevoir l'intérêt d'avance de celui qui s'adresse à la banque. S'il jouit d'une bonne réputation, son nom suffit; autrement, la banque exige la signature d'un autre citoyen respectable. Par ce billet, l'emprunteur promet de payer 8 p. 100, et la banque retire invariablement ces 8 p. 100. Je déclare qu'il est regrettable que, dans une partie de l'empire britannique, nous établissions sciemment cette prescription législative et nous tolérions ces choses. Je ne m'étonne pas qu'un homme de loi éminent et renommé, comme monsieur le juge en chef Moulton, ait rendu cette décision, parce qu'il a exprimé par là son complet mépris pour ce texte de loi. Je ne connais pas son opinion personnelle, mais je suis certain que c'est celle que j'exprime en ce moment. Je serais surpris qu'il en fût autrement. J'ignore ce que le ministre des Finances et d'autres députés de la droite auront à me répondre.

On me dira peut-être que celui qui signe un billet par lequel il s'engage à payer l'intérêt au taux de 8 p. 100 au bout de six mois agit sciemment et fait un contrat. J'en conviens, mais il n'y peut rien. Il a besoin de fonds. L'inconvénient est que la loi du pays décrète qu'on n'exigera pas plus de 7 p. 100, et que les banques exigent aussitôt 8 p. 100. Je me demande comment cette Chambre peut se respecter si, connaissant les faits, elle adopte le présent article. Je ne puis expliquer que de deux manières le fait qu'il n'y ait pas plus d'emprunteurs qui profitent de cet article. L'une, c'est qu'ils ne le connaissent pas, et je crois que cela est vrai de la plupart d'entre eux. L'autre, peut-être qu'ils sont si intègres, lorsqu'ils signent un contrat, qu'ils se croient tenus de le respecter. Admettons que cette dernière explication soit la bonne. Elle le serait dans mon porpre cas; on ne saurait être plus certain de l'intégrité d'autrui que de la sienne. Admettons que la dernière explication soit la bonne, quelle conclusion faut-il en tirer? Que l'emprunteur ordinaire dans la province d'Alberta est plus moral que le Parlement du Canada, car celui-ci rend un texte de loi qui permet à l'emprunteur qui signe un billet, de dire: "Je promets de payer 8 p. 100". Mais, s'il est assez fûté, il pourra dire au bout de six mois: "Courez après vos 8 p. 100, car tout ce que vous aurez c'est 7 p. 100". Si M. le juge Moulton avait une piètre opinion du premier article, je n'ose penser à l'opinion qu'il aurait de l'amendement. Mais, je ne veux pas critiquer celui-ci, vu que le ministre l'a mis de côté. Je ne m'acharne jamais après un ennemi vaincu. Je ne suis pas et je ne pourrais pas être en faveur d'un article qui décrète que les banques ne peuvent pas prendre plus de 7 p. 100, et qui leur permettent, néanmoins, d'exiger 8 p. 100. Je ne pourrais pas le faire et estimer mon intelligence et mon bon sens.

J'espère que le ministre et le comité se rendent compte de mon attitude. Je suis certain que les habitants de l'Alberta s'en rendent compte. Une chose qu'ils ne comprennent pas c'est pourquoi ils sont tenus de payer 8 p. 100, tandis que la population de la Saskatchewan ne paye que 7 p. 100. Mais, si le ministre ne peut pas rendre de meilleures lois, nous devrons, j'imagine, continuer à payer 1 p. 100 de plus.

M. OLIVER: J'approuve ce qu'a dit le représentant de Red-Deer et j'émets l'idée que tous les arguments dont le ministre des Finances s'est servi à l'appui de l'article qu'il propose sont des arguments qui prouvent que l'article devrait être supprimé. Je suis parfaitement d'accord avec le député de Red-Deer à dire que, si cette disposition ne doit pas être observée, elle ne devrait pas exister.

M. CLARK: Ce devrait être final.

M. OLIVER: Je demande la même chose que mon honorable ami de Qu'Appelle et les autres députés, savoir que l'on fixe ce que l'on croit devoir être le maximum du taux de l'intérêt.

M. SHARPE (Ontario-nord): Quel chiffre propose l'honorable député?

M. OLIVER: Je n'en propose aucun pour le moment. Ce n'est pas mon affaire.

M. SHARPE: Vous représentez l'Ouest.

M. OLIVER: Que mon honorable ami s'occupe de représenter Ontario-nord un peu plus honnêtement, et son comté et tout le monde s'en trouveront mieux. Tout ce que je veux dire, c'est que si une banque exclusivement de l'Ouest, comme la banque Weyburn, peut faire des affaires en demandant un intérêt moyen de 9 p. 100, ou l'on se trompe en disant que notre

système de banque avec succursales dans tout le pays est supérieur, ou il n'est pas appliqué comme il devrait l'être.

M. WHITE: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui rappeler que les taux de la banque Weyburn étaient de huit p. 100, dix p. 100, et douze p. 100, mais que le taux moyen était de neuf p. 100.

M. OLIVER: La banque Weyburn est une banque purement de l'Ouest, s'appuyant sur le capital et les dépôts de l'Ouest, et son taux moyen est 9 p. 100, c'est-à-dire que si la banque demandait à tous clients neuf pour cent d'intérêt sur les prêts, ses profits seraient absolument les mêmes qu'au jourd'hui. Mais il plaît à la banque Weyburn, qui est une institution américaine, conduite par des Américains, d'après les principes des Etats-Unis, de varier ses taux d'intérêt, et la moyenne en est de neuf pour cent. Si la banque Weyburn, qui s'appuie entièrement sur le capital et les affaires de l'Ouest peut prêter à neuf p. 100, nos banques autorisées dont les bureaux chefs sont dans l'Est devraient pouvoir prêter dans l'Ouest à moins que 9 p. 100.

Si elles ne le peuvent pas, il n'y a aucun bénéfice dans le système des succursales.

Mon honorable ami semble croire qu'il est très beau que cette loi suggère aux banques qu'elles ne devraient pas exiger plus de 7 p. 100 d'intérêt dans l'Est, mais en même temps les laissant libres d'exiger ce qu'elles voudront dans l'Ouest. Si mon honorable ami fait disparaître cet article de la loi, et dise au public que la loi des banques, passée par le Parlement l'an de grâce 1913, ferme les yeux sur le crime d'usure commis par les banques sur le peuple de l'Ouest, il sera au moins franc. Mais mettre dans la loi un article qui porte à croire à l'Ouest comme à l'Est que le taux légal de l'intérêt sera de 7 p. 100 et cependant qu'elle permet aux banques d'exiger ce qu'elles voudront, n'est ni honnête ni sage, et je proteste de toutes mes forces. Mon honorable ami a dit l'autre jour que si nous fixons l'intérêt à 7 p. 100 cela aurait l'effet de faire fermer les banques de l'Ouest.

M. WHITE: J'ai dit que le gérant de la banque Weyburn avait montré que c'était ce qui arriverait, mais que je pensais qu'elles ne s'étendraient pas autant dans les nouveaux endroits, et que probablement elles en retireraient d'autres ou elles sont établies.

M. OLIVER: Précisement, ni moi ni mon honorable ami de Qu'Appelle ni aucun des députés de l'Ouest n'ont demandé de limiter le taux de l'intérêt à 7 p. 100. Nous avons demandé seulement d'être protégés contre les taux usuraires qu'on exige, ainsi que mon honorable ami le sait, et qu'il est incapable de justifier.

Mon honorable ami de Régina (M. Martin) a dit qu'il avait fait des recouvrements pour des banques dont le taux de l'intérêt était de 12 p. 100. C'est ni plus ni moins scandaleux, et le Parlement ne devrait pas permettre cela. C'est une honte pour le Canada. Nous savons que les banques canadiennes qui tiennent à leurs réputations ne font pas ce genre d'affaires, mais il y en a qui le font, et mon honorable ami ose dire que lorsque c'est dans l'Ouest il n'y a pas de mal. Je proteste de toutes mes forces. Je ne demande pas de fixer un maximum peu élevé, mais que la loi nous protège contre l'usure dans l'Ouest, ou sinon nous dirons que mon honorable ami ne veut nous donner contre l'usure pratiquée par les banques à l'ouest du lac Supérieur la même protection qui est accordée contre les personnes ou les individus qui font de l'usure.

M. NICKLE: Lorsque cette question est venue devant le comité des banques et du commerce, nous nous sommes trouvés en face de la difficulté suivante:

La loi, telle qu'elle existait anciennement, était tirée de l'article original et d'une décision du comité judiciaire du Conseil privé.

Il en résultait que, si une banque chargeait son dû comme escompte, elle pouvait prélever n'importe quel taux qu'elle jugeait à propos d'exiger, mais si au contraire, elle prélevait un intérêt, elle ne pouvait percevoir plus de sept par cent. Si le billet ou la traite mentionnait un intérêt supérieur à sept par cent, il était ultra vires pour tout montant dépassant l'intérêt légal de cinq par cent. La loi n'était pas exactement telle que le député de Red-Deer (M. Clark) l'a dit. Elle était plutôt comme suit: Si le taux d'intérêt chargé était de plus de sept par cent l'emprunteur pouvait dire: "Je paierai cinq par cent", et les banques ne pouvaient pas exiger davantage. Au cours de l'étude du bill, beaucoup d'arguments furent fournis par les représentants de l'Ouest et, si je me rappelle bien, un M. Chipman rendit témoignage et produisit quelque deux ou trois cents billets de diverses banques, par lesquels il établit amplement que le taux ordinaire d'intérêt, dans l'Ouest, ne dépasse pas, à part de rares cas, dix par cent. Un autre témoignage fut rendu par M. Henderson, représentant l'association des banquiers. Il démontra que le coût des transactions dans l'Ouest était de 2.58 par cent plus élevé que dans l'Est et que la moyenne des taux d'augmentation d'intérêt était de deux et demi p. 100 dans l'Ouest, comparé avec le même taux dans l'Est. Il donna lecture d'extraits de déclarations de beaucoup de personnages haut

placés, qui ne se gênaient pas de dire que si le Parlement fixait un taux inférieur à sept p. 100, il en résulterait que les avances de capitaux, dans l'Ouest, seraient diminuées et qu'il s'en suivrait une perturbation. Le comité fut donc mis en présence de ces difficultés. S'il fixait un taux d'intérêt de sept p. 100 ou moins, alors l'Ouest souffrirait de la fermeture des succursales de banques, parce que le coût d'un nombre restreint de transactions, dans l'Ouest, serait naturellement plus grand que celui d'un plus grand nombre de transactions dans l'Est. Il n'y a pas de dépôts et rien dans le nombre proportionnel des prêts faits dans l'Ouest n'égale le chiffre des affaires transigées dans l'Est.

Il en est résulté que l'article 91, tel qu'il se lit dans le bill présenté à la Chambre aujourd'hui, a été rédigé et adopté par le comité avec un paragraphe additionnel enjoignant aux banques de faire, au ministre des Finances, un rapport mensuel montrant le taux d'intérêt chargé sur tous les prêts de plus de cent dollars. Le comité a cru qu'en rédigeant l'article 91 dans la teneur dans laquelle il est imprimé, dans le bill actuellement devant la Chambre et en y ajoutant le paragraphe en question, qu'il barrait ainsi la route à toute tentative, de la part d'une banque, de demander un taux usuraire. Mais le comité, à une séance subséquente, retrancha le paragraphe et laissa l'article 91 tel qu'il apparaît maintenant dans le bill. Sous l'article actuel une banque peut, en escomptant un effet commercial, exiger ce qu'il lui plaît, mais si elle demande un intérêt de plus de sept p. 100, elle ne peut exiger plus de sept p. 100. Je suis de l'opinion du député de Red-Deer, qu'il est bien pénible que ce Parlement soit dans l'obligation de passer une loi qui ne signifie pas grand'chose. Je partage son avis en ceci du moins, c'est que, quelle que soit la loi que nous ayons l'intention de faire, nous devrions la rédiger clairement et librement et que nous devrions y ajouter une sanction afin de la faire respecter. Il me fait peine de ne pas partager l'avis de mon ami le ministre des Finances et de trouver comme lui l'ancien article meilleur que le présent article. Il me semble que la disposition la plus sage que nous puissions adopter n'est pas de rétablir l'ancien article, mais de laisser l'article 91 tel qu'il apparaît dans le bill actuel, et d'y ajouter un amendement, ou un paragraphe, à l'effet de faire faire au ministre des Finances un rapport mensuel ou de quartiers, sur tous les prêts de plus de cent dollars.

La publicité donnée à ces rapports empêcherait, par la honte qu'on en éprouverait, les taux usuraires et l'article 91, dans le bill amendé, fait connaître l'intention du comité.

M. KYTE: Il a été démontré devant le comité qu'il en coûte 2 p. 100 de plus pour faire des affaires de banque dans l'Ouest que dans l'Est et, en conséquence, les banques ont insisté pour obtenir qu'elles pussent charger 9 p. 100 d'intérêt. Alors tout intérêt plus élevé que 7 p. 100 dans l'Est, est trop élevé et ne devrait pas être toléré. En Nouvelle-Ecosse, certaines succursales de banques demandent 8 p. 100, là surtout où elles ont acheté le commerce de leurs rivales et où elles ont par conséquent un monopole. Si c'était l'intention de ce Parlement, alors que la loi des banques fut revisée en 1901, que les banques fussent absolument privées du pouvoir de demander plus de 7 p. 100 d'intérêt et si, une lacune s'était trouvée dans la loi, ainsi qu'il semblerait être indiqué par la décision du conseil privé et, qu'en vertu de cette lacune, les banques aient trouvé le moyen de faire payer plus de 7 p. 100, il devrait être de notre devoir d'amender l'article actuel du présent bill, de façon à ce que les tribunaux ne puissent pas s'empêcher de faire respecter la volonté du Parlement.

Il doit sûrement pouvoir être trouvé des termes pour exprimer l'intention du Parlement d'une façon suffisamment précise pour que l'on n'ait pas à craindre qu'une décision du Conseil privé ou de tout autre tribunal ne donne à l'article une interprétation différente.

Au point de vue des finances, les conditions qui règnent dans l'Ouest et au Yukon étaient, en 1901, année de la dernière refonte de la loi des banques, plus pressantes qu'elles ne le sont aujourd'hui, et le Parlement, néanmoins, qui était pleinement au fait du haut prix de l'argent dans ces régions, a délibérément arrêté que les banques ne pourraient exiger plus de 7 p. 100. Aussi, la situation dans laquelle l'Ouest se trouve aujourd'hui ne me paraît guère devoir engager le Parlement à modifier la loi sur ce point. Mon honorable ami de Kingston (M. Nickle) fait observer qu'à moins de payer l'intérêt sous forme d'escompte, dont le chiffre serait déduit de celui du billet, et d'obliger l'emprunteur à y consentir, les banques ne pourraient exiger plus de 7 p 100. Je suis sûr que les banques sauront donner à la loi une interprétation qui leur permette de toucher, par voie d'escompte, un intérêt considérable. Il n'y a pas à craindre que l'administrateur permette de noter sur le billet le taux d'intérêt qu'il paye, mais il escomptera le billet et gardera son escompte avant de passer le reste à l'emprunteur. Mon honorable ami de Kingston dit que, dans le cas d'un billet où il serait fait mention d'un taux d'intérêt plus élevé que 7 p. 100; la banque ne peut recouvrer la différence entre l'intérêt légal et l'intérêt convenu. Dans l'Ouest, ainsi que l'honorable député de

Red-Deer me semble l'avoir déclaré, les banques font des avances au signataire d'un billet sans exiger d'endosseur dans le cas d'un souscripteur dont la situation financière est excellente. Cette pratique n'a pas cours à la Nouvelle-Ecosse. Quelque riche qu'il soit, il est absolument impossible au signataire d'un billet de se faire prêter $5 s'il n'a un endosseur.

M. MACLEAN (Halifax): Ceci est une erreur.

M. KYTE: Je parle de petites localités, mais il se peut que mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) n'aït pas eu à subir de telles exigences.

M. CARVELL: Et dans des localités joliment importantes.

M. KYTE: Sachant, qu'elle sera empêchée de recouvrer plus de 7 p. 100 passé l'échéance du billet, soyez sûr que la banque aura soin de se faire payer celui-ci à l'échéance et, faute de paiement, d'instituer des poursuites contre le signataire ou l'endosseur.

C'était bien, en 1901, l'intention du Parlement de ne pas permettre à une banque de toucher plus de 7 p. 100; mais une décision du Conseil privé nous a appris que cet article n'oblige pas les banques dans le cas où l'intérêt est déduit du billet sous forme d'escompte. C'est là une interprétation à laquelle le Parlement n'avait pas songé dans le temps, et il est en conséquence de son devoir aujourd'hui d'amender cet article de manière que les banques ne puissent absolument pas échapper à l'esprit de la loi. Dans la générosité de leur cœur, mes honorables amis de l'Ouest concèdent que, vu les circonstances qui existent là-bas, les banques devraient pouvoir toucher plus de 7 p. 100. En ce qui concerne l'Est, le témoignage des banquiers de l'Ouest tend à établir que, dans l'Est canadien, à cause des fonds considérables qui leur sont confiés, sur lesquels elles payent aux déposants un faible intérêt, le taux de 7 p. 100 constitue pour les banques un joli profit. Ces dernières ne devraient donc pas pouvoir arbitrairement porter à 7 à 8 ou même 9 p. 100, au mépris de la loi sous le régime de laquelle elles font leurs affaires, l'intérêt qui leur est payé sur les prêts qu'elles font. La situation est des plus simples: si le Parlement désire sincèrement empêcher ces taux usuraires, tant dans l'Ouest que dans l'Est, il en a le pouvoir. Si d'autre part, il n'est pas jugé à propos d'imposer cette limite au taux de l'intérêt, je serais d'avis que la disposition de la loi actuelle est de beaucoup préférable à celle de l'article que l'on nous soumet. En effet, bien que l'on concède que l'intention du Parlement a été de ne pas permettre aux banques de se faire payer plus de 7 p. 100, ce sera pour certains administrateurs de banques une indication de ce qu'est l'intention du Parlement. Il y a de ces administrateurs qui se croient tenus à respecter l'intention du Parlement, et, dans certains cas tout au moins, un emprunteur dans l'Est ne se verra pas contraint à payer plus de 7 p. 100 le service qui lui est rendu.

M. AIKINS: Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député (M. Kyte) pour dire qu'il vaut mieux reproduire dans la présente loi l'ancienne disposition.

M. KYTE: J'allais ajouter: attendu l'amendement que propose le ministre des Finances et qui, à mon sens, donne à la disposition plus de force encore.

M. AIKINS: Le motif que j'ai de me déclarer en faveur de la disposition sous sa forme actuelle, c'est qu'elle prévient le pays que le taux de 7 p. 100 constitue un intérêt raisonnable.

Il ne conviendrait pas de relever le taux d'intérêt suggéré, parce que cela ferait croire au pays que la Chambre des communes est d'avis qu'un taux d'intérêt plus élevé serait légitime. Une autre raison qui milite en faveur du taux d'intérêt figurant dans le texte, c'est qu'existant de vieille date, il a été consacré par l'usage, et qu'il n'a jamais provoqué au pays de clameurs hostiles à son existence. L'exercice dont cet article a été l'objet a répondu, en général, aux vœux du pays, bien qu'il ait pu ne pas répondre à ceux de quelques clients. L'interprétation récemment donnée par les tribunaux, met en pleine lumière le sens de cet article que voici: Si les intéressés conviennent d'un taux d'intérêt et le paient, le compte est réglé et clos; celui qui paie ainsi le fait de son plein gré, en pleine connaissance de cause. Au dire du député de Calgary (M. Bennett) ils sont d'ordinaire réduits à l'impuissance. Le client ne se trouve pas en pire posture que s'il figurait dans la loi un taux fixe d'intérêt, disons de 7 ou 8 p. 100; car la banque alors déciderait de ne pas faire de prêt dans ces districts-là et le client n'en bénéficierait pas. Il me semble donc que lorsque l'affaire se règle de gré à gré et que les clients savent se protéger, c'est bien là le mode légitime à adopter. Si le paiement est exécutoire, c'est-à-dire si la convention stipule tout simplement que l'intérêt soit payé, alors la banque doit s'en tenir au 7 p. 100; car autrement, la convention serait illégale et alors on ne pourrait pas exiger plus de 5 p. 100. En pareilles circonstances, je m'accorde à dire, avec le ministre, qu'il faut conserver l'article primitif et je souscris encore à son avis relativement à l'annexe à y ajouter.

M. OLIVER: Je désire appeler l'attention du ministre sur le mode de fonction-

nement par le passé, de cet article qu'on a trouvé si utile. J'ai sous les yeux le compte rendu des délibérations du comité des banques et du commerce qui déclare que la banque British North America a placé certains prêts. Il y en a trente ou quarante et aucun d'eux à moins de 10 p. 100. Les taux exigés par la banque Dominion varient de 8 à 11 p. 100; ceux de la banque Canadienne du Commerce, de 8 à 12 p. 100; ceux de la banque des Marchands, de 8 à 12 p. 100; ceux de la banque Northern Crown, de 8 à 12 p. 100; ceux de la banque d'Hamilton, de 8 à 12 p. 100; ceux de la banque Weyburn, de 8 à 10 et 12 p. 100; ceux de la banque de Toronto, de 8 à 10 p. 100; ceux de la banque d'Ottawa, de 8 à 12 p. 100.

Le taux exigé par la Royal Bank est de huit pour cent. En présence de la preuve établie devant le comité touchant le respect dont cet article de la loi a été l'objet, à moins que le ministre n'ait l'intention de donner quelque effet à cette disposition, il serait préférable de la biffer. Cet article a donné du discrédit sur notre législation, sur notre administration, parce qu'on ne l'a pas respecté. Il faudrait rayer pareille disposition de notre code de lois, à moins que le Gouvernement ne soit en mesure de déclarer qu'il importe de protéger l'intérêt du peuple en faisant respecter l'intention du législateur.

M. NICKLE: De quel article s'agit-il, de l'article primitif ou du dernier?

M. OLIVER: Je voudrais les voir tous deux disparaître. Au moins, l'article nouveau a le mérite de la sincérité. Il autorise tout simplement les banquiers à pratiquer l'usure sans restriction. Voilà qui est loyal et sincère, mais je n'y souscris nullement. A mon avis, le Parlement se déshonorerait en imprimant le sceau de son autorité permanente à pareille disposition. Quant à l'article primitif, bien qu'il ait apparemment quelque valeur, il est évident que d'après la parole même du ministre et le témoignage du comité, il est sans valeur aucune. Le ministre n'a pas l'intention de lui donner de valeur. Voilà pourquoi j'affirme qu'il ne devrait pas figurer dans notre code. Le Parlement et le Gouvernement ont la mission d'établir ici des dispositions de nature à empêcher les banques de pratiquer l'usure.

M. MACLEAN (Halifax): Monsieur le président, je n'ai qu'une courte observation à présenter, ayant quitté la salle quelques minutes avant la suspension de la séance, je n'ai pas eu l'avantage d'entendre ce qu'ont dit les orateurs pendant quinze à vingt minutes avant six heures. J'ai entendu les observations de plusieurs députés qui ont porté la parole plus tard; je veux brièvement exprimer mon avis sur cette question.

Je n'ai pas encore entendu, ce soir, un député faire valoir un seul argument qui vaille en faveur de la modification de l'article dans sa teneur actuelle. Tous ceux qui ont prétendu qu'il faut conserver l'article primitif n'ont pas fait valoir à l'appui de leur thèse un seul argument, une seule raison logique et convaincante. Je m'accorde à dire, avec le député d'Edmonton (M. Oliver), que le Parlement devrait traduire fidèlement sa pensée et être sincère dans ce qu'il dit.

Il se rencontre beaucoup de difficultés et je perçois facilement les motifs qui peuvent guider quelques-uns de mes collègues à proposer le rétablissement de l'ancien article. En même temps, je crois que le public serait plus satisfait de voir laisser dans le bill l'article, tel qu'il a été imprimé à nouveau, et si nous l'adoptions comme notre jugement final plutôt que de rétablir l'ancien article qui ne veut rien dire et qui n'a aucune valeur. Je crois, en effet, que l'interprétation qui lui a été donnée par la cour suprême du Canada, après le jugement rendu par le Conseil privé dans l'affaire McHugh, ferait qu'à la première occasion on déciderait finalement que les banques ne peuvent pas recouvrir plus de 7 p. 100, soit en prélevant l'intérêt au moment du prêt, soit après.

M. BENNETT (Calgary): Ce fut une décision du Consil privé.

M. MACLEAN: Non, il n'a pas décidé ainsi. Cette question ne s'est pas présentée du tout dans l'affaire McHugh.

Je dirai de plus que le taux d'intérêt, avec la concurrence que nous avons ici, s'arrangera de lui-même. Nos amis de l'Ouest, ni ceux de l'Est ne peuvent s'attendre à avoir de l'argent bon marché et des terres d'un prix élevé ou des nécessités coûteuses. Que mon honorable ami de Red-Deer me croit un libre-échangiste ou non, sur la question d'argent, je pense comme lui et pour moi, bien que personnellement cela me soit indifférent, je crois que nous devrions laisser dans le bill l'article tel qu'il a été imprimé à nouveau.

M. KYTE: L'honorable député connait-il le taux d'intérêt exigé par les banques à Halifax?

M. MACLEAN: Je suppose que c'est 7 ou 8 p. 100 actuellement et que sur les petits prêts de $25 ou $30 le taux est plus élevé. Je ne trouve pas à redire à ce qu'une banque exige dans ce cas plus de 7 p. 100.

M. KYTE: Mes renseignements sont que les banques exigent seulement 8 p. 100 dans les centres ou il n'y a qu'une banque.

M. COCKSHUTT: Le comité n'a pas étudié d'articles avec plus de soin que celui que nous discutons. Nous avons reçu des témoignages de sources nombreuses et nous avons essayé de les assimiler. Je suis d'avis, avec l'honorable député junior d'Halifax (M. Maclean), que l'article devrait réellement rester tel qu'il est dans le bill.

Bien que j'estime, avec l'honorable député de Red-Deer, que nous ne devrions pas mettre dans la loi quelque chose qui ne sera pas appliqué, pourtant je crois que cet article pourrait être observé; c'est mon opinion. Il devrait l'être comme l'a dit le ministre des Finances, c'est-à-dire que le taux fixé devrait être le montant perçu et que si le billet est sujet à un procès, l'intérêt ne devrait pas dépasser 7 p. 100. C'est une législation parfaitement pratique et s'il n'y a pas de sanction pénale, pourtant le désir exprimé par le ministre des Finances qu'il voudrait que les banques comprennent que c'est l'intention de la loi, fera disparaître à la longue tout excès d'intérêt. L'honorable député d'Edmonton n'a pas pu parler sincèrement quand il a dit que le taux d'intérêt devrait être uniforme dans tout le Canada.

M. OLIVER: Non, je n'ai pas dit une chose pareille.

M. COCKSHUTT: L'honorable député a trouvé a redire à ce que l'Ouest paye plus que l'Est.

M. OLIVER: J'ai dit que l'Ouest payait certainement plus que l'Est, mais je n'ai pas dit que nous légiférions pour le forcer à payer plus que l'Est. Ce que j'ai dit, c'est que je voulais que la loi empêche les taux usuraires d'intérêt dans l'Ouest.

M. COCKSHUTT: Le sens des paroles de l'honorable député c'est que l'Est exigeait plus d'intérêt de l'Ouest que c'était légitime.

M. OLIVER: Je demande pardon à l'honorable député, je ne veux pas qu'il soit dit que je tends à séparer l'Est de l'Ouest. C'est le ministre des Finances qui a montré la nécessité d'exiger plus dans l'Ouest que dans l'Est.

M. COCKSHUTT: Je ne veux pas mal citer les paroles de mon honorable ami. J'avais compris que c'était la base de son argument. Il y a dans sa province des régions qui, au point de vue commercial, devraient payer plus d'intérêt que d'autres. Mon honorable ami ne niera pas cela.

M. OLIVER: Je ne le nie pas. Pour être franc, je dirai qu'à Edmonton, je crois, qu'on exige seulement un pour cent de plus qu'à Toronto et peut-être même pas davantage.

M. KYTE.

M. COCKSHUTT: Il y a des régions entières où de nouvelles villes sont établies, où le succès immédiat est douteux et où les transactions commerciales sont très limitées.

Il n'est pas raisonnable de supposer qu'une banque, dans une région nouvelle, va consentir des prêts au même taux d'intérêt que dans les anciennes parties du pays. Les banquiers qui ont été appelés devant le comité ont laissé entendre clairement qu'ils n'étaient pas disposés à opérer dans ces conditions. Ils ne veulent pas courir les risques et faire les dépenses que comporte l'installation d'un commerce de banques dans une localité nouvelle, s'ils ne peuvent pas charger un intérêt plus élevé que dans les villes depuis longtemps établies. Il n'y a pas que dans l'Ouest que les banques exigent des taux d'intérêt plus élevés. Dans toute la zone argileuse, que mon honorable ami n'est pas éloigné de prendre pour un mythe, les taux sont tout aussi élevés que dans l'Ouest. Toutes les nouvelles régions, qu'elles soient dans l'Est ou dans l'Ouest, doivent payer un intérêt relativement élevé et cela n'est que légitime.

Je n'ai pas mission de parler au nom des banques, mais je puis rappeler à mon honorable ami ce que nous a dit le gérant de la banque de Weyburn sur cette question. Lorsque ce gérant de banque a comparu devant le comité, on lui a demandé si, sous le rapport du crédit, la situation était meilleure aux Etats-Unis qu'au Canada, si l'on pouvait y obtenir de l'argent plus facilement et à de meilleures conditions. A cela, il a répondu que lorsqu'un homme, dans la Saskatchewan ou dans l'Alberta, pouvait emprunter $2,000 à 9 p. 100, dans les Etats de l'ouest, un homme dans des conditions analogues, ne pourrait obtenir que $1,000 à 12 p. 100. Si nous nous comparons avec nos voisins—mon honorable ami se permet souvent de pareilles comparaisons— nous avons le témoignage de ce gérant de banque de Weyburn qui déclare qu'au Canada, dans des circonstances semblables, on peut emprunter une somme double, à un intérêt de 25 p. 100 moins élevé. Cela indique suffisamment que nos banques ne sont pas trop exigeantes.

Le comité ne doit pas oublier que si nous imposons trop de restrictions aux banques, nous nuirons à leur crédit et nous en éloignerons les capitalistes. Ce n'est pas à coups de bâtons qu'on engagera les capitalistes à placer leur argent dans ces institutions. Le seul moyen d'attirer le capital dans les banques, c'est de mettre ces dernières en état de payer des dividendes raisonnables à leurs actionnaires. Il a été démontré devant le comité que le capital engagé dans les entreprises de banques rapporte moins de 5½ p. 100 aux actionnaires, sans compter que ces derniers sont

soumis à la double responsabilité. Il n'est pas possible de soutenir, en présence de pareils faits, que les banques exigent de leurs clients des taux excessifs.

Je considère que les dispositions de cet article sont très sages et je crois, avec l'honorable député d'Halifax (M. Maclean), qu'il vaut mieux conserver la rédaction actuelle qui est le résultat de mûres réflexions; je suis certain que nous en aurons la preuve dans la pratique. J'espère qu'avant de décider de revenir à l'ancienne rédaction, le comité étudiera attentivement le nouvel article qui nous est soumis dans le moment, car je suis convaincu qu'il donnera satisfaction dans l'est comme dans l'ouest, dans le nord comme dans le sud.

Permettez-moi de dire, avant de reprendre mon siège, qu'il est heureux pour le pays que ses intérêts financiers soient entre les mains d'un homme d'une expérience aussi consommée que le ministre des Finance. Par la sagesse, la patience et le tact dont il a fait preuve dans l'étude et la discussion de ce bill, il s'est montré un homme comme on n'en trouverait pas deux dans un million. Je suis convaincu que plus on se conformera au projet qu'il nous a soumis, mieux le pays s'en trouvera.

M. BENNETT (Calgary): C'est une question bien simple que celle que le comité est appelé à discuter en ce moment. Elle se résume à ceci: le Parlement doit-il ou ne doit-il pas limiter le taux de l'intérêt que les banques pourront exiger. Cette question a été résolue de deux manières. L'ancienne législature l'a résolue par une disposition qui ne comportait aucune sanction.

L'article qui nous est présentement soumis ne laisse aucun doute sur le but que l'on cherche à atteindre. Il est peut-être possible d'invoquer d'excellents arguments pour démontrer que le Parlement ne doit pas limiter le taux de l'intérêt que les banques peuvent exiger de leurs clients, mais je ne discuterai pas ce côté de la question pour le moment et je me bornerai à dire que, pour ma part, je crois qu'une restriction doit être imposée. Quant à cet article de l'ancienne loi, je suis convaincu que le Parlement n'en comprenait pas la portée lorsqu'il l'a voté. Le but de cet article était évidemment de limiter le taux de l'intérêt que les banques pourraient exiger de leurs clients et ce taux ne devait pas dépasser 7 p. 100. Mais les tribunaux de la Colombie-Anglaise, dans une affaire de Rossland, jugée il y a quelques années, ont décidé qu'une banque qui escompte un billet peut exiger le taux d'intérêt qu'il lui plaît et que l'intérêt ainsi payé ne peut pas être recouvré. Celui qui se présente à un banque pour faire escompter un billet a généralement un tel besoin d'argent, qu'il ne s'inquète pas de payer 8 ou 10 p. 100; il paie généralement tout ce que la banque lui demande. Au mois de février dernier, le Conseil privé a rendu un autre jugement, que l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) n'a évidemment pas lu ou, s'il l'a lu, il en a pas compris la portée, car ce jugement déclare en toute lettre que si un client présente un billet à une banque pour obtenir de l'escompte, quel que soit le taux que la banque ait exigé, le client ne peut jamais en obtenir le recouvrement.

Voici les propres termes du jugement du Conseil privé à ce sujet:

Il faut considérer que le demandeur savait que la banque n'avait pas le droit de stipuler ni de recouvrer l'intérêt à huit pour cent, mais il a volontairement consenti à ce qui équivalait au paiement de l'intérêt à ce taux, et il n'a aucun droit de se faire rembourser l'excédent qu'il a ainsi volontairement payé.

Le client, à cause de sa conduite, est empêché de recouvrer la différence entre 7 p. 100 et le taux de l'intérêt que la banque exige de sa part en escomptant ses billets. Le deuxième point décidé dans cette cause, était que si, en vertu du contrat entre la banque et son client, le taux de l'intérêt réservé dans l'un des paragraphes de l'hypothèque mobilière est de 8 p. 100, ce qui est 1 p. 100 au-dessus de la somme stipulée dans la loi des banques, la banque ne peut recouvrer ni 8 ni 7 p. 100, mais il est ramené au taux ordinairement payé de 5 p. 100 lorsqu'aucun taux d'intérêt n'a été stipulé. En d'autres termes, le contrat obligeant de payer 8 p. 100 est illégal, et comme il est illégal, le client n'a le droit de recouvrer que 5 p. 100. Les faits sont les suivants:

De grands éleveurs faisaient des affaires; ils faisaient de temps à autre des affaires avec la banque et payaient 8, 9, et dans un cas, jusqu'à 10 p. 100 d'intérêt pour leur argent. Leurs comptes avaient continué pendant une période de pas moins de dix ans, et tout à coup ils instituent une action contre la banque, prétendant que les comptes de la banque étaient mal tenus, que le taux d'intérêt exigé dépassait le montant prescrit par la loi et qu'ils avaient droit à un ordre de vérification et à une rectification des comptes entre eux. La cour a décidé qu'ils avaient droit à une rectification de ce que l'on pourrait appeler des calculs arithmétiques, qu'ils avaient le droit de faire rectifier les comptes en tant qu'il s'agissait des affaires faites entre les deux parties intéressées. Mais dans l'hypothèque mobilière donnée par ces clients à la banque pour garantir leur dette, il y avait une déclaration à l'effet que le taux de l'intérêt serait de 8 p. 100, et, s'appuyant sur ces faits, le Conseil privé a décidé que la banque ne pouvait recouvrer que 5 p. 100, parce que tout contrat avec la banque, que ce soit une hypothèque mobilière, un billet ou d'autres garanties, fixant un taux

d'intérêt au-dessus de 8 p. 100, était illégal, et la banque a été obligée de s'en tenir à l'allocation statutaire de 5 p. 100. Si l'on eût inséré dans le document 7 p. 100 comme étant le taux de l'intérêt, cela eût été acceptable, mais le taux étant de 8 p. 100, le contrat était illégal, et 5 p. 100 seulement pouvaient être recouvrés. Voici les propres termes du jugement relatif à cette question:

Les dispositions statutaires applicables à la cause sont celles qui se trouvent dans la loi des banques, 1906 laquelle décrète, article 91, comme suit:

Les banques peuvent stipuler, prendre, réserver ou exiger, tout taux d'intérêt ou d'escompte n'excédant pas sept pour cent par année, et peuvent recevoir et prendre d'avance, tout taux semblable d'intérêt, mais nul taux d'intérêt plus élevé ne sera recouvrable par les banques.

Leurs Seigneuries sont d'avis que les dispositions expresses de la première partie de cet article, rend *ultra vires* de la part de la banque d'insérer dans l'hypothèque mobilière du 28 mai 1907 la stipulation que l'intérêt payable au taux de huit pour cent et qu'en conséquence cette stipulation n'est pas applicable. Elles sont en conséquence d'avis que la prétention, au nom du demandeur sous ce rapport est juste et que l'intérêt en vertu de cette hypothèque doit être calculé au taux de cinq pour cent par an.

Lorsque le comité des banques et du commerce s'est trouvé en présence de cette considération, qu'a-t-il fait? Il lui fallait décider si nous devions,oui ou non, placer une restriction sur le taux que la banque doit recouvrer, ou si nous devions laisser l'ancien article tel qu'il est.

Cet ancien article a été, avec raison, decrit comme une brique d'or, ni plus ni moins, et le nouvel article a indubitablement l'effet mentionné par l'honorable député d'Edmonton. C'est un article parfaitement honnête en tant qu'il s'agit de la phraséologie, et il stipule ce que peut être le taux de l'intérêt, mais il implique aussi que les banques peuvent prendre tout le montant qu'elles désirent prendre. Comme l'a très bien dit l'honorable député d'Edmonton, ce pourrait être un taux d'intérêt usuraire, dont on devrait, à mon avis, empêcher le recouvrement. Je n'hésite pas à dire, pour ma part, que je ne crois pas que ce soit là une question entre l'Est et l'Ouest. Il s'agit tout simplement de savoir si ce Parlement doit ou non imposer une limite ou une restriction au taux de l'intérêt que les banques peuvent exiger de la part de leurs clients. Mon opinion personnelle est que nous devrions fixer le taux à 8 p. 100. J'apprends de bonne source que cela ferait beaucoup de tort et que, dans le Yukon, par exemple, vu les conditions locales, le taux de l'intérêt ne pourrait être restreint à 8 p. 100. Dans cette région les taux atteignent parfois 20 p. 100, et dans cette partie du pays on ne considère pas ce taux comme étant aussi élevé que 6 p. 100 ne serait considéré ici. Dans la région de Cobalt, le taux de l'intérêt est élevé et dans certaines parties reculées des provinces de l'Ouest, de nouvelles succursales ne pourraient être ouvertes si le taux de l'intérêt était fixé à 8 p. 100. Je crois en conséquence que le comité devrait biffer complètement cet article, ou y ajouter quelque dispositif en vertu duquel les banques seraient, au moyen de la publicité, amenées par la honte, si je puis m'exprimer ainsi, à n'exiger qu'un taux raisonnable d'intérêt. Si l'on ne peut imposer une restriction en limitant le taux à 8 p. 100, prévenons, au moyen d'un mode de publicité quelconque, ces maux qui ne sont pas imaginaires mais réels, et que cette législation tendrait directement à augmenter. Quoi que l'on puisse dire de l'influence individuelle du gérant, c'est le gérant individuel qui doit s'occuper de ces transactions et non le gérant général au bureau chef. Un jeune gérant est en général désireux de faire les plus gros profits possibles dans sa nouvelle succursale; dans certains cas où un homme avait donné un billet de $100 à une banque et avait touché $95, il a cru qu'il faisait une très bonne affaire, mais le taux de l'intérêt exigé était réellement de 20 p. 100. Telles sont les raisons pour lesquelles je crois que le comité ne devrait pas adopter cet article du dit bill.

M. BENNETT (Calgary).

M. WHITE: Comme je l'ai expliqué au comité, je ne crois pas qu'en tant qu'il s'agit de l'effet légal, il y ait une différence quelconque entre l'article 91 de la loi actuelle et entre l'article que j'ai moi-même rédigé et qui a été approuvé par le comité. Je crois que l'effet légal est virtuellement le même. Il y a deux considérations qui me portent à favoriser l'adoption de l'article tel qu'il est dans le présent acte, bien que, comme je l'ai dit, dans mon opinion et dans l'opinion de ceux qui l'ont examiné au point de vue légal, il n'y ait pas de différence dans l'effet légal, entre l'article actuel et l'amendement.

Les deux considérations sont les suivantes. D'abord, le point sur lequel a insisté mon honorable ami (M. Aikins) à l'effet que l'article 91, a été judiciairement interprété, et j'ai beaucoup de respect pour le "res judicata".

Il n'y a pas le moindre doute que la loi n'est pas l'article 91, tel qu'il a été lu en cette Chambre, mais l'article 91 tel qu'interprété par le comité judiciaire du Conseil privé. Nous savons tous que dans la législation des diverses provinces l'on trouve un grand nombre de statuts qui, apparemment, ont une certaine signification. Ils vont devant les tribunaux, devant nos cours ou devant le Conseil privé et cette signification apparente est modifiée par la

décision judiciaire. Or, en respectant une loi de cette nature, ou en revisant les statuts, je crois qu'on n'a pas continué d'introduire une nouvelle loi, ni d'introduire une nouvelle rédaction dans ces stauts, si les décisions ont été claires, et si les causes indiquent clairement qu'un article particulier ou un statut particulier a une signification spéciale. En d'autres termes, il y a chose jugée. A ce sujet, il y a un autre argument. Je crois que l'amendement, que j'ai rédigé moi-même afin de représenter la loi telle que nous la comprenons aujourd'hui, représente la loi, mais, naturellement, il n'a pas encore été judiciairement interprété, et une autorité en matière de droit en cette Chambre, autorité que je respecte, m'a suggéré qu'il serait peut-êre susceptible d'une autre interprétation, et qu'en conséquence nous pourrions modifier la loi sans nous en rendre compte.

On nous fait remarquer que, vu que nous avons l'article avec la décision du Conseil privé, les deux réunis contiennent la loi, qui est claire, le résultat net de l'article et de la décision étant que les banques peuvent stipuler le taux d'intérêt qui pourra être convenu, et peuvent le déduire sous forme d'escompte lorsque le prêt est effectué, mais si elles entreprennent de le recouvrer sous forme d'intérêt, alors, elle ne peuvent pas recouvrer plus de 7 p. 100. Comme je l'ai dit, il y a là chose jugée, et nous sommes certains de cela si nous laissons l'article tel qu'il est.

Si nous l'amendons dans le sens de l'amendement que j'ai rédigé et que le comité a approuvé, je crois que nous sommes encore dans cette position, mais vous n'avez que mon opinion et l'opinion d'autres comme étant opposés à l'opinion judiciaire avec son interprétation obligatoire de cet article. C'est là une considération. L'autre est celle-ci: Si nous élevons le taux, ou si nous laissons le taux libre, je ne puis m'empêcher de songer qu'il y a quelque chose dans ce qui a été dit à l'effet que cela pourrait être interprété comme donnant à entendre aux banques que le Parlement considère ce taux de 7 p. 100 comme étant beaucoup trop bas. Comme je l'ai dit, nous avons affaire à un pays aussi grand que l'Europe, et il est certain que 7 est un taux trop bas dans certaines régions. La façon dont on apprécie ces choses est peut-être une affaire de tempérament. Personnellement, si la loi est telle que je l'ai dit, *res judicata*, si les banques peuvent stipuler et recouvrer un certain taux sous forme d'escompte, pourvu qu'elles le perçoivent lorsque le prêt est effectué, je préférerais avoir cela que d'avoir un nouvel article qui n'a pas encore été éprouvé devant les tribunaux. Si les banques interprètent erronement l'intention du Parlement, lorsqu'il laisse le taux libre et ne mentionne aucun taux d'intérêt comme guide, je suis porté à croire que nous rendrions un mauvais service aux emprunteurs, en exprimant clairement dans la législature ce qui est déjà clair dans l'article en vertu de la décision du Conseil privé. Ce sont là tout simplement des arguments que je veux soumettre à la considération du comité. Nous sommes, je crois, assez bien protégés en obligeant les banques à faire rapport au ministre des Finances, afin que nous puissions savoir quels taux d'intérêt elles exigent dans les diverses parties du Canada.

En tant qu'il s'agit des deux articles, l'ancien article du présent acte et le nouvel article que j'ai rédigé et qui a été approuvé par le comité, je répète qu'à mon avis, il n'y a absolument aucune différence, quant à l'effet légal. Si je penche vers le premier, ce n'est pas parce que je crois qu'il y a une différence, mais parce que je suis plus sûr de cet article depuis qu'il a été légalement interprété, et j'aimerais mieux m'en tenir à l'article existant, même s'il devait être considéré comme une anomalie, que de modifier l'article, même pour une rédaction qui semblerait indiquer précisément ce que la loi est aujourd'hui, et qui serait exempt de l'anomalie qui existe dans le présent acte. En ce qui me concerne, le comité peut choisir l'un ou l'autre. Il y a des opinions différentes des deux côtés de la Chambre et cela dépend de la manière dont on considère la question. Essentiellement, je ne crois pas qu'il y ait de différence entre les deux. Je serais plutôt porté à laisser subsister l'article, mais cela n'est pas d'une importance vitale à mon sens.

M. CARVELL: Voulez-vous dire tel qu'il est réimprimé dans le bill ?

M. WHITE: Tel qu'il est dans l'ancien bill.

M. KYTE: Il me semble que le seul effet du changement qui a été introduit dans le nouvel article est de calmer les scrupules des pieux directeurs de banque. C'est ce qui me semble. Telle qu'elle est aujourd'hui, la loi déclare formellement que les banques ne devront pas exiger plus de 7 p. 100. Cependant, elles ont pu l'éluder, grâce à la décision du Conseil privé.

M. BENNETT: Elles l'ont éludée bien avant cela.

M. KYTE: Elles préfèrent avoir la sanction de la loi pour l'éluder, et cet amendement est déposé, non dans ce but—je ne veux pas attribuer cette intention au ministre des Finances—mais il a pour effet d'apaiser les consciences des directeurs de banque qui ne voulaient pas passer aux yeux du monde pour de vulgaires contempteurs des lois.

M. OLIVER: Je désire suggérer à ceux qui désirent avoir un article réimprimé, qu'après le mot "sur" dans la dernière ligne au sommet de la page 49, on insère les mots:

Ne devant en aucun cas dépasser:

sur tel ou tel montant, huit, neuf, dix ou quinze p. 100 ou quelque soit le taux que le comité jugera à propos de fixer. Il me semble que nous pouvons imposer une limite aussi élevée que le comité voudra la rendre, cela nous protégera contre les intérêts usuraires et cela aura pour effet de déclarer quelle est l'intention du Parlement.

M. BENNETT (Calgary): Vous ne pouvez faire cela. Vous pourriez ajouter quelque chose à la fin de l'article déclarant que lorsqu'un billet sera escompté, le taux de l'intérêt sera inscrit sur le billet. Si sur chaque billet escompté par une banque figuraient les mots "escompté au taux de . . .p. 100 par an, je crois qu'une grande partie de la difficulté serait surmontée.

M. OLIVER: Ce ne serait pas là contrôler l'affaire, ce serait tout simplement donner des renseignements.

M. BENNETT: Mais si les renseignements sont donnés dans un grand nombre de cas, il n'y aurait guère de gens assez endurcis pour exiger 20 p. 100 par an.

M. OLIVER: Je voudrais suggérer au ministre de mettre ces mots dans l'article actuel, et si cela n'est pas acceptable, je désire proposer formellement que l'article soit biffé.

M. SHARPE (Ontario-nord): Relativement à la suggestion de mon honorable ami le ministre des Finances que cet article soit accepté par le comité, il me semble qu'il s'agit virtuellement de savoir laquelle des deux rédactions de l'ancien et du nouvel article est la plus acceptable. La position que je prends est tout simplement celle-ci: Si nous augmentons le taux, ou si nous permettons à une banque de stipuler tout taux dont elle pourra convenir avec son client, nous verrons des critiques, comme l'honorable député d'Emonton (M. Oliver), aller devant les électeurs et leur dire que la banque, en vertu de l'ancienne loi, ne pouvait exiger plus de 7 p. 100, mais que le Gouvernement a ouvert la barrière et a permis aux banques d'exiger le taux qui leur plaît.

M. OLIVER: Non, l'honorable député d'Edmonton ne dit pas de semblables niaiseries. C'est dans Ontario-nord qu'on entend ces choses là.

M. SHARPE: Nous avons eu beaucoup de critiques de la part de l'honorable député d'Edmonton, ce soir, mais nous n'avons eu de sa part aucune suggestion qui puisse servir à édifier quelque chose. L'honorable député n'a pas le courage de dire quel devrait être le taux de l'intérêt. Il n'a jamais dit au comité quel devrait, à son avis, être le taux de l'intérêt dans l'Ouest.

M. OLIVER: Je propose que si le ministre y consent. . .

M. SHARPE: J'ai la parole. L'honorable député a eu la parole pendant presque toute l'après-midi, et il aura une autre occasion de parler quand j'aurai fini. Si le Gouvernement change cet article et le rend différend du dispositif contenu dans l'ancien article, la responsabilité en retombera sur lui. La raison pour laquelle je dis cela, c'est tout simplement parce que le Gouvernement prêtera le flanc à la critique pour avoir augmenté le taux, s'il adopte la suggestion de l'honorable député d'Edmonton, qui n'a pas le courage de dire ce qui, à son avis, serait un taux raisonnable.

M. OLIVER: L'honorable député a gardé la parole, et il se sert d'expressions dont il n'a pas le droit de se servir.

M. SHARPE: Je ne veux pas être discourtois envers l'honorable député. Je lui ai posé, il y a quelque temps, une question à laquelle il a répondu d'une façon que je considère comme inconvenante—d'une façon que je pourrais qualifier comme mon très honorable ami le premier ministre (M. Borden) a qualifié son attitude, il y a quelques jours. Je ne désire pas répéter les paroles du premier ministre au sujet de cet honorable député. Je discute tout simplement cette question dans l'intérêt du Gouvernement et je veux dire que si ces deux articles signifient la même chose, nous devrions en venir à l'ancien article de la loi, et que si le Gouvernement permet que l'on augmente les taux, il prêtera le flanc à la critique qui l'accusera d'avoir permis aux banquiers de hausser le taux de l'intérêt. S'il laisse le taux indéterminé de façon à ce que le banquier puisse stipuler le taux qu'il lui plaira de concert avec son client, le Gouvernement pourra être accusé d'avoir aboli la restriction de 7 p. 100 et de permettre aux banquiers de demander n'importe quel taux. En conséquence, il sera de l'intérêt du Gouvernement d'en venir à l'ancien article ou bien d'adopter l'article modifié.

M. OLIVER: La proposition que je désirais faire à mon honorable ami d'Ontario-nord (M. Sharpe) était que si le Gouvernement n'accepte pas la recommandation de fixer le taux maximum, je prendrai la responsabilité d'en déclarer le chiffre.

M. SHARPE: Quel sera le taux?

M. le PRESIDENT: M. White propose le sous-amendement suivant à l'article 91:

La banque fera au ministre un rapport trimestriel jusqu'au dernier jour juridique des mois de mars, juin, septembre et décembre de chaque année, donnant les détails qui seront prescrits par les règlements établis par le conseil de la trésorerie, sur les taux d'intérêt et d'escompte exigés par la banque.

3. Ces rapports seront faits et envoyés dans le cours des trente premiers jours des derniers jours juridiques respectifs susdits et seront signés par les mêmes personnes qui sont obligées de signer les rapports mensuels faits au ministre en vertu de l'article 112 du présent acte.

M. LEMIEUX: Ces renseignements seront-ils publiés dans les rapports des banques?

M. WHITE: Ils seront rendus publics tout comme les rapports des banques.

M. KYTE: Cela modifie-t-il l'article de l'ancienne loi?

M. WHITE: C'est-à-dire qu'au moyen d'un sous-amendement à l'amendement j'ai proposé que l'ancien article soit substitué à cet article dans le bill imprimé.

M. MARCIL: Ces rapports seront-ils publiés dans la "Gazette du Canada", comme le sont les rapports des banques?

M. WHITE: Les rapports des banques sont publiés, bien que la loi des banques ne contienne pas, je crois, de disposition rendant leur publication obligatoire. En conséquence, ces rapports pourront être publiés comme les rapports des banques sont publiés aujourd'hui.

M. MARCIL: A moins qu'on ne décrète qu'ils seront publiés dans la "Gazette du Canada", le public n'en aura pas connaissance.

M. GRAHAM: Je ne suis pas certain que le public en aurait beaucoup de connaissance par la "Gazette du Canada". Cet acte contient-il un article imposant une pénalité au cas où les banques refuseraient de fournir leurs rapports?

M. WHITE: Ce serait une contravention à la loi et elles encourraient une pénalité si elles ne fournissaient pas leur rapport en vertu des articles de pénalité qui sont les derniers articles de la loi. Mais elles ne refuseraient pas. Les banques ne voudraient pas se mettre en antagonisme avec le Parlement en refusant de faire ces rapports.

M. GRAHAM: Je sais que dans certains cas où des ministères ont demandé des rapports à certaines compagnies, il a été presque impossible de se procurer ces rapports et aucune pénalité n'avait été décrétée en cas de négligence ou de refus. Nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer des rapports de compagnies pour ce qu'on nomme le service de statistique du ministère des Chemins de fer et Canaux. Ce service a été établi et certains rapports étaient requis en vertu de la loi. Par la suite des temps, certaines compagnies de transport ont été ajoutées à celles qui devaient envoyer des rapports au ministère. J'ignore ce qui en est maintenant, mais j'ai éprouvé beaucoup de difficultés à avoir des rapports de compagnies, et je n'avais aucun moyen de les forcer à les produire.

M. BENNETT (Calgary): Ce que dit l'honorable député est absolument exact. On pourrait déclarer que la négligence à fournir ces rapports est un délit en vertu de la loi.

M. EMMERSON: Vous retenez l'article 91 tel qu'il était dans l'ancien acte et non l'article tel qu'il figure dans le bill rapporté par le comité?

M. WHITE: En réponse à mon honorable ami de Rrenfrew-sud (M. Graham), je dois dire que mon sous-ministre me dit que ce sera un délit contre la loi, vu que ce sera une négligence de se conformer aux exigences d'un statut public. Je ne m'attends pas à avoir la moindre difficulté à me procurer les rapports, et comme je désire faire progresser ce bill, vu que la session est très avancée, je demanderai à mon honorable ami de ne pas insister sur sa recommandation. S'il y a quelque difficulté, je tâcherai d'y remédier au moyen de la législation.

M. GRAHAM: J'ai tout simplement demandé des renseignements en me basant sur ma propre expérience. Je n'insisterai pas la-dessus s'il faut faire beaucoup de changements, mais j'appelle là-dessus l'attention du ministre.

M. EMMERSON: J'ai soumis l'amendement suivant au comité, qui s'est empressé de l'expulser sommairement:

Que le dit article 91 soit amendé en y ajoutant ce qui suit:

Et tous les paiements faits par l'emprunteur ou en son nom, qu'ils soient faits volontairement ou non, et tous les deniers acceptés ou retenus par ou au nom de toute banque en vertu des dispositions du présent article pour intérêt ou escompte en sus dudit taux de 7 pour 100 seront recouvrables par la personne, raison sociale ou corporation ayant fait ces paiements ou de qui l'on aura exigé ou retenu cet intérêt ou cet escompte, au moyen d'une action intentée devant tout tribunal de juridiction compétente.

Lorsqu'on eut disposé de cela, je proposai l'amendement quant au relevé mensuel et cet amendement fut accepté, mais plus tard il fut aussi rejeté. J'appelle l'attention sur le fait que cet amendement a été proposé au comité des banques et du commerce.

(Le paragraphe est adopté.)

L'amendement est adopté.

Sur l'article 64 (circulation des banques et fonds de rachat).

M. WHITE: Je désire suggérer, en ce qui concerne l'article 64, un amendement qui a quelque importance. L'article 64 a rapport à la circulation, au fonds de rachat, et les membres du comité savent sans doute que toutes les banques doivent contribuer à ce fonds un montant égal à 5 p. 100 de la circulation moyenne de leurs billets en circulation, ce qui constitue une garantie pour la circulation des billets des banques.

Nous établissons une réserve en or, sur la garantie de laquelle les banques peuvent émettre des billets en sus du montant des billets de circulation qu'elles peuvent maintenant émettre sur la garantie de leur capital payé, et des 15 p. 100 de capital versé en réserve dans les périodes d'urgence. M. McLeod, qui a comparu devant le comité, m'a écrit ceci de Londres, et je crois que son opinion est tout à fait juste. Il dit qu'il n'est pas nécessaire que les banques contribuent 5 p. 100 relativement à la circulation des billets de circulation dont l'émission est garantie par la réserve d'or. En d'autres termes, c'est la circulation des billets qui est émise sur la garantie du capital versé, et c'est la circulation dite d'urgence qui devrait être sauvegardée par les contributions des banques. Donc, pour mettre à effet cette recommandation, qui, comme je l'ai dit, est très judicieuse, je propose que l'article 64, paragraphe 8, soit amendé en y insérant, après avoir enlevé le point final, après le mot "s'applique", les mots suivants:

Pourvu cependant, qu'en déterminant la moyenne de la circulation des billets d'une banque en vertu de ce paragraphe, la moyenne quotidienne pour chaque mois du montant de dépôt de la banque (s'il y en a un) dans les réserves centrales d'or, qui n'a pas été retiré ou qui n'est pas censé avoir été retiré, d'après l'intention du présent acte, sera déduite du plus fort montant des billets en circulation de la banque en tout temps durant le mois.

Cela signifie que les banques contribueront 5 p. 100 de la balance. Quant à la circulation des billets garantie par l'or, elle est absolument garantie. Cela la laisse précisément dans l'état où elle est maintenant, en tant qu'il s'agit de la constitution des banques, en tant qu'il s'agit de la garantie de la circulation des billets des banques. La circulation des billets des banques étant sauvegardée, dollar pour dollar, par l'or déposé en vertu des dipositions du nouvel acte, il n'est pas nécessaire de contribuer à cela.

M. GRAHAM: N'eussent été les dispositions du nouvel acte augmentant la garantie en or, ceci n'eût pas été nécessaire.

M. WHITE: Précisément.

(L'amendement est adopté.)

M. EMMERSON.

Sur l'article 114 (rapports annuels sur dividendes non payés et bilans).

M. WHITE: L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a suggéré que nous pourrions insérer les mots "chèque certifié" dans la ligne 40, page 57 du bill réimprimé, après le mot "bilan". Ceci est dans le but de rendre l'expression un peu plus complète.

(L'amendement est adopté.)

Le bill est rapporté.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides. (Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

Arts, agriculture et statistiques—expositions, $375,000.

M. GRAHAM: La nuit dernière, nous avons adopté cet item sans la moindre discussion. L'honorable ministre m'a dit que nous pourrions poser n'importe quelle question à ce sujet, à une future séance du comité. Nous épargnerions du temps et nous éviterions peut-être beaucoup de questions s'il voulait nous donner une vague idée de ces expositions; nous dire le travail qu'il fait, si ce crédit a quelque rapport avec l'exposition de Toronto; qu'est-ce que l'item comprend; qui est chargé des articles exposés; quels succès avons-nous; si, d'après ce qu'il peut voir, nous en recevons des avantages directs ou indirects. Les expositions bien dirigées sont la meilleure annonce que nous puissions avoir pour le Canada. Quels sont les produits exposés? Sont-ce des produits naturels ou des produits manufacturés? Quelques explications seraient acceptables, afin que nous puissions savoir pourquoi est cet argent.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): Ce crédit spécial n'a trait qu'aux grandes expositions extérieures et n'est pas pour les expositions au Canada même. Il y a un crédit pour les expositions tous les ans. Il y a dans le budget principal un crédit de $50,000 pour l'exposition du Canada qui va d'une province à l'autre à tour de rôle. Il y a occasionnellement des crédit spéciaux. L'an dernier il y avait un crédit de $100,000 pour l'exposition nationale de Toronto, pour payer pour une construction destinée à loger les objets exposés de toutes les provinces. Ainsi que je l'ai dit, ce crédit n'a rien à voir aux expositions de ce genre, mais il doit être restreint a ce que nous pouvons appeler les expositions internationales où le Canada expose sur une très grande échelle ses ressources et ses produits nationaux. La première de ces expositions a eu lieu à Stockholm, en 1807. Depuis ce temps, quinze ou seize expositions ont eu lieu, la

dernière étant la Fête de l'Empire à Londres. L'argent de ce crédit est surtout pour les objets exposés à l'exposition internationale à Gand, en Belgique. C'est la même personne qui en est chargée et qui est, depuis plusieurs années, le colonel Hutchison, qui est bien qualifié pour le travail et qui a un génie naturel pour le travail des expositions. Une somme considérable va aussi être requise pour les frais préliminaires pour l'exposition de Panama, en 1915, pour laquelle il va falloir que nous commencions à nous tenir prêts avant la fin de l'année courante—L'exposition de Gand est justement à s'ouvrir—

M. LEMIEUX: J'espère que les noms des deux commissaires qui sont publiés sont exacts, M. Lafontaine et M. Plante.

M. BURRELL: Rien n'a été décidé sur ce point. Il n'a pas encore été envoyé d'assistants. Relativement à cela, le seul objet qu'il y a d'envoyer quelqu'un de ce côté-ci n'est pas que le Canada soit représenté, mais c'est de renforcer le personnel en Belgique des gens qui parlent le français.

M. LEMIEUX: J'ignore quelles sont les qualifications particulières de M. Lafontaine, peut-être, mais pour ce qui est de M. Plante, si mon honorable ami veut le nommer, je suis sûr qu'il va trouver en lui un homme très au courant des ressources de notre pays, et un représentant qui fera bien honneur au Canada. Au moment où nous avons eu l'exposition de Bruxelles, il y a trois ans, le Canada n'a jamais été aussi bien annoncé en Europe que par notre exposition faite à cette époque. Si mon honorable ami pouvait seulement reproduire ce que nous avons eu à Bruxelles,—et je crois qu'il pourrait encore améliorer le déploiement,—il pourrait assurer au pays un grand avantage. Je dois dire qu'en M. Hutchison, et en son personnel immédiat, M. Hains, par exemple, nous avons des fonctionnaires très compétents à Bruxelles. J'ai moi-même visité l'exposition, et c'était réellement un orgueil pour les Canadiens qui étaient présents que de voir les foules énormes qui se pressaient du matin jusqu'au soir pour voir les objets exposés par le Canada. C'était virtuellement une exposition de cultivateurs, une représentation de la vie de nos fermes canadiennes, une exhibition de nos animaux à fourrures, une exposition des fruits du Canada et des produits de nos fruits et de nos mines. C'est un fait des plus extraordinaires que tant de gens de ce pays fortuné soient venus voir ce que le Canada avait à exposer. Je suis bien sûr qu'avec les écrits qui ont été distribués là, le Canada a retiré de grands avantages de cette exposition. Je félicite le ministre de la décision qu'il a prise de faire une exposition à Gand, cette année, et j'espère que M. Hutchison va avoir sa liberté d'action, ainsi qu'il l'a eue par le passé, parce qu'il a un génie réel pour l'organisation de nos objets exposés. Pourrais-je suggérer au ministre qu'il soit généreux—je ne veux pas dire pour les appointements, parce que je sais qu'il va donner de bons appointements à nos fonctionnaires—mais qu'il soit généreux pour l'impression des brochures, livrets, cartes et autres écrits en français.

Il y a en Belgique, ainsi que mon honorable ami le sait, une forte population française et c'est de ce pays que nous comptons recevoir des immigrants plus que de la France. La population de la Belgique, contrairement à celle de la France, augmente chaque année. Le territoire de la Belgique est plutôt restreint et il n'y a pas de pays au monde où la population soit aussi dense. Ce sont des cultivateurs à l'aise qui ont de grandes familles et ils immigrent, tandis que les paysans français n'émigrent pas. Cela va surtout se produire cette année, car la nouvelle loi qui a été mise en vigueur en France pour le service militaire va rendre l'émigration plus restreinte que jamais. De Belgique, nous pouvons attendre une excellente classe d'agriculteurs et de jardiniers, et je suis bien sûr que si l'on consulte la statistique depuis l'exposition de Bruxelles, on verra qu'il y a eu toute une augmentation dans l'émigration de la Belgique au Canada. Si les écrits en français et en flamand sont distribués, cette distribution va certainement avoir pour résultat une classe nombreuse d'immigrants désirables.

M. BURRELL: L'honorable député peut être sûr que rien ne sera épargné pour rendre l'exposition de Gand digne du Canada. J'admets ce qu'il dit au sujet de la Belgique. Nous avons dans l'Ouest une certaine population qui vient de Belgique, dans ma propre province surtout. Ces gens sont très économes, et leur méthode de culture intensive est pour nous une révélation. Nous ne saurions avoir une meilleure classe d'immigrants. Nous avons pris des mesures pour qu'il soit fait une ample distribution des écrits voulus.

M. SINCLAIR: Cet item est fortement augmenté, cette année, comparativement à ce qu'il était l'année dernière. Le ministre nous a donné un aperçu général de ce qu'il entendait faire avec l'argent; mais il serait intéressant d'avoir les articles de la dépense de ces $200,000, de sorte que nous puissions savoir comment il se propose de dépenser une somme aussi forte.

M. BURRELL: Je ne puis que répéter, ainsi que je l'ai déjà dit, qu'une grande partie de cet argent doit être dépensé au sujet de l'exposition de Gand. Cette exposition va se fermer vers octobre ou novembre, mais avant l'expiration de l'exercice financier il va nous falloir encourir une dépense assez lourde pour nous préparer pour l'exposition de Panama, qui doit être tenue

à San Francisco, en 1915. Ainsi que mon honorable ami le sait, s'il a vu ces expositions, il y a une dépense énorme pour l'expédition des objets à exposer et autrement. Je crois qu'il va trouver que pour cette dépense, quelque forte qu'elle soit, le pays va en retirer d'excellents résultats.

M. SINCLAIR: D'après une réponse qui a été donnée à une question que j'avais posée dans la Chambre, il y a quelque temps, j'ai compris que le Gouvernement n'avait pas l'intention de prendre part à l'exposition de Panama.

M. BURRELL: Je crois que mon honorable ami confond l'exposition de Panama avec celle de San Diégo. Il n'a pas été jugé à propos que l'on prît part à cette dernière, vu que l'exposition de San Francisco est peut-être la plus importante des deux.

M. GRAHAM: Le ministre peut-il nous dire dans quelle mesure le Canada a l'intention de prendre part à l'exposition de Panama?

M. BURRELL: Je ne pourrais pas donner à mon honorable ami d'information déterminée. Mais parlant personnellement, car il est un peu tôt pour s'occuper de la question officiellement, mon propre sentiment est que, à l'exposition de Panama, le Canada serait justifiable de faire la plus forte exposition qu'il ait jamais faite. Il est d'une importance énorme que, à cette occasion, nous soyons dignement représentés, et que nos grandes ressources naturelles reçoivent la proéminence qu'il convient.

M. GRAHAM: Des représentations ont-elles été faites au Gouvernement par les manufacturiers du Canada relativement à ce qu'ils fussent représentés à l'une des grandes expositions?

M. BURRELL: Je n'en ai pas de présente à l'esprit.

M. GRAHAM: Je ne vois pas de raison pourquoi les manufacturiers ne s'efforceraient pas d'exposer leurs produits à ces grandes expositions, afin que la population du monde pût comprendre que non seulement nous sommes un grand pays agricole, mais aussi que nous avons également des industries manufacturières importantes. Je dis ceci pour inculquer aux manufacturiers du Canada, ce que je leur ai souvent dit en particulier, qu'ils manquent une grande occasion en n'allant pas de l'avant et en ne s'efforçant pas de faire parvenir leurs produits à ces grandes expositions, dans le but de faire voir à la population du monde que nous sommes un pays manufacturier aussi bien qu'un pays agricole.

Développement agricole des industries de la laiterie et des fruits; amélioration dans le transport, la vente et le commerce de fruits et des autres produits agricoles—$190,000.

M. BURRELL: Les articles qui composent cette somme sont: dépenses relatives aux quartiers généraux, $15,000; dépenses relatives aux diverses divisions de la laiterie, $62,000; division des fruits, $70,000; division des marchés, $22,790; emmagasinage à froid, $18,900; total, $190,000; soit une augmentation sur le budget de l'année dernière de $50,000.

M. OLIVER: Quelles sont, en termes généraux, les opérations de laiterie du ministère.

M. BURRELL: Nous nous occupons de diverses espèces de travaux. L'une des activités importantes auxquelles nous nous occupons est le développement d'un système de ce que nous appelons les centres d'enregistrement de la laiterie. D'après ce système, nous plaçons un expert qui entend très bien l'usage de l'épreuve Babcock, qui est chargé d'un district en particulier, et dont les fonctions consistent à faire, dans un certain rayon, l'épreuve des vaches dont le produit va à la crèmerie. Les résultats de ces épreuves sont publiés parmi les cultivateurs qui possèdent les troupeaux, afin qu'ils puissent être renseignés sur les meilleures méthodes de nourrir et de traiter leurs animaux, et qu'ils soient en état de dire quels sont les animaux qui sont rémunérateurs et ceux qui ne le sont pas. Nous avons maintenant près de vingt de ces centres.

M. SINCLAIR: Où ces centres sont-ils localisés?

M. BURRELL: Il y en a huit ou neuf dans les parties diverses de l'Ontario, et trois ou quatre dans Québec. Nous en établissons deux ou trois dans les Provinces maritimes; jusqu'à présent, nous ne sommes pas allés du tout dans les parties de l'Ouest, à part que nous sommes allés dans un des petits districts de la Colombie-Anglaise.

M. SINCLAIR: Dans quelles parties des Provinces maritimes ces centres ont-ils été établis?

M. BURRELL: Dans les Provinces maritimes nous n'avons pas encore fait beaucoup. Il y a une station à Clifton, Nouveau-Brunswick, et nous en avons une à l'île du Prince-Edouard; nous en établissons une autre dans la partie acadienne française du Nouveau-Brunswick, et nous projetons de développer le système cette année ou certainement l'année prochaine.

M. MACDONALD: Qu'y a-t-il pour la Nouvelle-Ecosse?

M. BURRELL: Nous avons un grand nombre de ces endroits sous considération, jusqu'au point où la dépense que nous nous proposons de faire va nous permettre de faire le travail cette année.

M. SINCLAIR: Ces fonctionnaires sont-ils permanents? Restent-ils toute l'année dans la même localité?

M. BURRELL: Le fonctionnaire travaille toute l'année, et pour l'usage de l'épreuve Babcock, il lui est permis de dire au cultivateur la quantité exacte de matière grasse qu'il y a dans le produit de chaque vache.

M. MACDONALD: Voyage-t-il dans un certain district, ou est-il localisé en permanence dans un endroit?

M. BURRELL: Il travaille dans un certain rayon, quelquefois dans un cercle de douze, quinze ou vingt milles.

M. MACDONALD: Si l'on a l'intention d'établir une station dans la Nouvelle-Ecosse, il serait désirable qu'elle fût localisée dans le centre de la province. L'honorable ministre a parlé de Yarmouth, et bien que je n'aie pas d'objection à l'établissement de l'un de ces centres dans le district de Yarmouth, il se trouve à l'extrémité de la province.

M. BURRELL: Je ne parlais que généralement; il n'est pas décidé dans quelle partie de la province en particulier le centre sera établi; mais je crois que nous sommes à faire des arrangements pour en établir un dans la Nouvelle-Ecosse.

M. LOGGIE: Des arrangements ont-ils été faits pour l'établissement de l'un de ces centres dans la partie nord-est de la province du Nouveau-Brunswick?

M. BURRELL: Nous sommes à conclure des arrangements pour commencer les opérations dans cette partie du pays, dans le comté de Kent, je crois.

M. LOGGIE: Ce district est peut-être la meilleure partie à culture du nord-ouest du Nouveau-Brunswick.

M. BURRELL: Il n'est pas toujours à propos de créer ces établissements dans les meilleures parties. Il est souvent à propos de commencer par les parties qui ne sont pas aussi avancées, de façon à ce que l'on donne à la population une meilleure instruction.

M. OLIVER: Quelles sont les perspectives de l'extension de ce travail aux provinces des prairies?

M. BURRELL: Je ne puis pas répondre à mon honorable ami ainsi haut la main. Nous avons développé le travail dans une mesure considérable. Nous avons commencé, je crois, il y a quatre ou cinq ans, avec deux centres, et nous avons graduellement avancé jusqu'à ce que nous en ayons dix-sept ou dix-huit. Il est bien évident que nous ne pouvons pas étendre le développement du travail à toutes les parties du pays, autrement, nous nous engagerions à des dépenses énormes. Le résultat du travail a été tellement satisfaisant, qu'une maison de commerce qui avait l'habitude de vendre cinquante appareils Babcock, il y a trois ans, en a vendu au cours de l'année écoulée mille pour l'usage des cultivateurs individuellement, parce que les cultivateurs ont appris les résultats des épreuves que nous avons exécutées et ont connu ce qui était de nature à être profitable et ce qui ne l'était pas. Le travail a été commencé par mon prédécesseur, et nous avons essayé de le développer, et rien n'a fait plus de bien à l'industrie laitière, que ces épreuves des vaches.

M. SINCLAIR: Quel en est le coût?

M. BURRELL: Nous donnons aux hommes de mille à douze cents dollars par année, et il n'y a pas beaucoup d'autre dépense qui s'y rattache.

M. OLIVER: Le ministre n'a rien dit de bien défini au sujet de l'extension du travail aux provinces des prairies.

M. BURRELL: Je ne puis pas très bien le dire sur-le-champ, mais nous sommes justifiables de prolonger le travail dans d'autres parties de l'Ouest. Je serai heureux de donner à cette question toute mon attention.

M. OLIVER: Y a-t-il des perspectives du prolongement aux provinces des prairies?

M. BURRELL: Je ne puis pas dire cette année, mais je ne vois pas pourquoi cela ne se ferait pas avant longtemps.

M. GRAHAM: Je remarque que le mot "transport" est mentionné. Ceci ouvre une route large à l'amélioration aussi bien qu'aux profits dans l'Ontario. Je suppose qu'il n'y a pas d'empiètement par le département à Toronto sur le département à Ottawa sous le rapport de l'amélioration de la qualité et de l'augmentation de la quantité, surtout du fromage. Il a été déclaré hier soir que la province de Québec produit la plus grande quantité de beurre. Je crois que cela est vrai, mais personne n'intimera que la province de Québec ou n'importe quelle autre province égale l'Ontario pour la production du fromage. Tant pour la quantité que pour la qualité, le fromage que produit l'Ontario est aussi bon que n'importe quel fromage qu'on peut trouver dans le monde entier. Le travail provincial de l'Ontario a eu beaucoup de succès. Si ma méroire est fidèle, l'administration a des inspecteurs qui vont d'une fabrique à l'autre pour consulter les fabricants, et il y a de plus, je crois, deux écoles de laiterie, dont l'une est à Kingston. Il se fait des efforts constamment pour élever l'étalon de la production; et il ne serait pas sage que les deux départements vinssent en conflit. Il y a du travail pour les deux, et je sais

que le travail de l'épreuve a produit de grands avantages. Quand j'étais attaché aux journaux, nous avions beaucoup de plaisir à publier les résultats de ces épreuves, et cela créait de l'intérêt. Je m'imagine que la presse peut aider beaucoup le ministère de l'Agriculture sous ce rapport. Relativement au transport, quelle amélioration le ministre projette-t-il? Les facilités de transport en produits de la laiterie et des fruits se sont bien améliorées depuis quelques années, mais je m'imagine qu'elles ne sont pas encore parfaites.

Il est possible de se rapprocher, du moins, de la condition que le produit soit, quand il atteint le consommateur, dans un état aussi bon que quand il a laissé le producteur. Cela signifie que le prix est maintenu, et tout argent sagement dépensé en ce sens signifie de l'argent dans le gousset du cultivateur. Il serait bien intéressant si le ministre pouvait dire s'il a à l'esprit une amélioration particulière pour l'augmentation du nombre des wagons réfrigérateurs, ou s'il se propose d'imposer des demandes plus exigeantes aux compagnies de chemins de fer de les fournir, ou aux compagnies de paquebots de fournir de meilleures facilités pour l'emmagasinage à froid.

M. BURRELL: Nous cherchons tout le temps à améliorer cette partie du service. Pour ce qui est des transports et de la mise sur le marché, nous maintenons un service de wagons réfrigérants non seulement pour le beurre, mais aussi pour le fromage. C'est surtout des endroits de la province de Québec et de l'Ontario jusqu'à Montréal et subséquemment pour l'exportation que ce service s'exécute. Jusqu'en 1908, il n'y avait, naturellement, pas de dispositions pour la fourniture de wagons réfrigérateurs ou de pièces froides sur les paquebots. Les expéditions étaient si peu nombreuses que les compagnies de paquebots ne voulaient pas retenir de pièces froides. Maintenant, le Gouvernement garantit une certaine quantité d'espace, sur, je crois, six paquebots. Cet espace est réservé aux fruits, et je puis faire observer que l'on s'est prévalu des facilités offertes pour l'expédition de fruits tendres comme les pêches. Contre 3,000 caisses de pêches expédiées en 1910 dans ces pièces froides, en 1912, dans l'espace garanti des vaisseaux, près de 9,000 caisses ont été expédiées. Relativement au service des wagons frigorifiques, nous garantissons chaque année un minimum des deux tiers d'un wagon rempli, et l'expéditeur a la faculté de se prévaloir du taux de chargement incomplet, moins l'emmagasinage de la glace, pour laquelle nous payons.

En retour de notre garantie, si, quand le wagon atteint sa destination, la glace est disparue, nous refusons de payer, et nous pouvons de cette façon tenir les chemins de fer au point. Je crois que dans l'œuvre de tenir ainsi les compagnies au point, nous faisons d'aussi bon travail qu'il s'en fait dans n'importe quel pays.

M. GRAHAM: Dans quelles conditions nos fruits arrivent-ils dans l'Ouest?

M. BURRELL: Dans une très bonne condition, en règle générale. Mon honorable ami va être surpris d'apprendre que l'an dernier l'est du Canada a expédié aux endroits de l'Ouest 11,000,000 de livres de beurre, surtout aux prairies, et une quantité considérable à la Colombie-Anglaise.

M. GRAHAM: L'Alberta va mettre fin à cela avant longtemps.

M. BURRELL: Dans les deux provinces des prairies, l'an dernier, il a été mis sur le marché près d'un demi-million de dollars valant de marchandises de la laiterie, produites par les cultivateurs de l'Ouest.

M. SINCLAIR: Le ministre dit-il qu'il garantit les deux tiers du chargement du wagon, et cela permet-il à l'expéditeur des produits alimentaires d'obtenir des taux de chargement par wagon pour ses effets.

M. BURRELL: Non.

M. SINCLAIR: Supposons qu'il soit expédié un wagon qui n'est qu'à moitié rempli et que le Gouvernement paye la différence qu'il y a entre la moitié et les deux tiers, quel taux l'expéditeur paie-t-il?

M. BURRELL: Chaque année, du milieu de mai à peu près au milieu d'octobre, des wagons frigorifiques circulent régulièrement sur certaines voies des provinces d'Ontario et de Québec, pour le transport du beurre à Toronto et à Montréal.

Ces wagons circulent toutes les semaines ou tous les quinze jours, suivant les besoins de la voie, sur une liste annoncée, afin que les expéditeurs puissent livrer leur beurre aux gares avec le moins d'exposition possible à la chaleur. Un expéditeur peut adresser une quantité quelconque, à partir d'un paquet en montant, et ne payer que le taux régulier moindre que le taux pour chargement de wagon, sans charge additionnelle pour la glace. Le gouvernement garantit à chaque voyage une recette égale aux deux tiers du gain minimum de chargement de wagon, du point de départ à la destination, plus $4 pour la glace. Cette garantie ne tient que si le wagon arrive en bon état et si la glace n'est pas fondue. Cela donne à l'expéditeur une occasion qu'il n'avait pas autrement de faire transporter ses effets dans des wagons frigorifiques.

M. SINCLAIR: Ceci paraît être une bonne affaire pour la compagnie de chemin de fer.

M. BURRELL: Bien que nous donnions la garantie, nous ne payons pas le trans-

port si les effets qu'il y a dans le wagon paient le transport.

M. SINCLAIR: Vous le payez s'il y a déficit.

M. BURRELL : Si le transport tombe au-dessous des deux tiers nous le payons, mais si le wagon paie de lui-même, nous ne le payons pas, et il arrive souvent que nous n'avons rien à payer.

M. MARCIL : J'aimerais à attirer l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur une partie du pays avec lequel il n'est probablement pas aussi familier qu'il devrait l'être. Je n'étais pas ici l'autre soir quand la question a été abordée au sujet des fermes expérimentales, mais je pourrais dire que durant la session actuelle j'ai obtenu des documents importants, l'un desquels j'aimerais à lire au comité comme émanant d'un ancien député de Bonaventure, M. L. J. Riopel, qui a représenté ce collège électoral à cette Chambre pendant plusieurs années, et qui a écrit le 26 mars 1912 une lettre au sous-ministre de l'Agriculture pour attirer son attention sur les conditions qui existent dans le comté de Bonaventure et dans la péninsule gaspésienne, en général, une question à laquelle a fait allusion hier soir mon honorable collègue de Rimouski, (M. Boulay).

Avec la permission du comité, je vais lire cette lettre qui résume bien la position dans laquelle se trouvent les cultivateurs:

Québec, 26 mars 1912.

Monsieur G. O'Halloran,
Sous-ministre de l'Agriculture,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur,—Pour revenir à la proposition que je vous ai faite en l'absence de l'honorable M. Burrell, permettez-moi de faire les remarques qui suivent au sujet de l'établissement d'une école d'agriculture à New-Carlisle pour l'avantage de la péninsule de Gaspé.

Cette partie de la province de Québec qui comprend les comtés de Bonaventure, Matane et Gaspé a beaucoup souffert, par suite de son isolement.

Sa population, qui est maintenant de près de 100,000, était à l'origine composée, en grande partie, de pêcheurs et de bûcherons; elle a cependant durant les vingt-cinq dernières années fait passablement de progrès en agriculture.

L'établissement d'une ferme modèle contribuerait beaucoup au bien-être de cette population, qui manque généralement d'expérience dans cette industrie par excellence.

Le sol de la péninsule de Gaspé est généralement propre à l'agriculture et très propre à la culture des légumes de toutes sortes.

Comme je vous l'ai dit, la ferme de feu le lieutenant-gouverneur, l'honorable Théodore Robitaille, à New-Carlisle, le chef-lieu du comté de Bonaventure, est en tout point propre à cette fin.

Elle comprend près de cent acres de terre, toute en culture, avec un front de cinq acres sur la baie des Chaleurs; elle contient tous bâtiments requis pour une ferme publique peu étendue.

On pourrait aussi acquérir une terre à bois de seize acres distante d'environ trois milles de la ferme.

Celle-ci occupe un site convenable à quelques arpents du quai du gouvernement à New-Carlisle et de la station du chemin de fer et elle commande une magnifique vue du havre de Paspébiac ainsi que des rives du Nouveau-Brunswick, soit à environ vingt milles de l'autre côté de la baie des Chaleurs.

Remarquez que les comtés de Restigouche et de Gloucester, dans le Nouveau-Brunswick, pourraient partager les avantages d'une telle entreprise, car les résidents de cette rive pourraient facilement y avoir accès.

La proposition actuellement de l'honorable ministre de l'Agriculture m'a été suggérée par l'annonce de la politique du gouvernement qui a promis de prendre les moyens nécessaires pour encourager et promouvoir les fins agricoles.

Comme il n'y a que deux fermes modèles dans la province et qu'il est difficile pour la population de la Gaspésie de s'y rendre, il est évident qu'une école d'agriculture, ou une ferme modèle serait d'un grand avantage aux habitants de cette région.

Espérant que cette proposition sera prise en sérieuse considération,

J'ai l'honneur d'être,
Cher monsieur,
Bien à vous,
(Signé) L. J. Riopel.

Cette lettre fut suivie d'un accusé de réception et de toute une correspondance, mais jusqu'au 9 mai dernier, époque à laquelle les documents furent déposés sur la table du Parlement, il semble n'y avoir eu rien de fait pour faire partager à cette grande population aucun des bienfaits du ministère de l'Agriculture d'Ottawa. Dans des circonstances bien difficiles, durant les dix dernières années, un des prêtres dévoués du comté, M. l'abbé Jacob Gagné, qui est bien connu au ministère de l'Agriculture, a réussi, après bien des difficultés et des ennuis, à établir plusieurs beurreries et fromageries par tout le comté et à aider matériellement les cultivateurs à ce sujet. La région est très propre à l'élevage des bestiaux et à la production du fromage et du beurre. Mais par suite de la politique suivie en ce qui concerne les moyens de communication par chemin de fer, il faut transporter les produits de l'industrie laitière à une distance de plusieurs centaines de milles pour atteindre la station du chemin de fer à Matapédia. Il y a une foule d'obstacles qu'il faut surmonter.

La population a augmenté dans les trois comtés, mais, je regrette de le dire, non dans la proportion qu'elle aurait augmenté si on lui avait donné de plus grandes facilités agricoles et de transport. Une grande partie de la population a dû émigrer, tant au Nouveau-Brunswick qu'à d'autres endroits de la province de Québec et même aux Etats-Unis. Mais il y a là une super-

ficie de 10,000 milles carrés, un champ immense ouvert à l'activité d'une population agricole.

J'espère, maintenant que j'ai attiré son attention sur ce sujet, que mon honorable ami le ministre de l'Agriculture va prendre la chose en mains et voir à faire bénéficier la population de ce comté de quelques-uns des avantages de son administration. La lettre que j'ai lue vient de M. Riopel qui a, pendant près de douze ans, siégé dans cette Chambre, qui occupe une haute position dans le parti conservateur et dont on peut accepter la parole en toute confiance. Je voudrais voir le ministre envoyer quelques-uns de ses meilleurs hommes dans les comtés de Bonaventure, Rimouski et Gaspé afin d'examiner les lieux et faire rapport. Naturellement, Rimouski étant situé sur l'Intercolonial, ne rencontre pas autant d'inconvénients que les autres comtés. Le ministre devrait envoyer un homme d'expérience afin d'étudier les conditions et de voir ce qui peut être fait pour cette population industrieuse, composée, surtout de Canadiens-français, bien qu'à New-Richmond, Port-Daniel-ouest et New-Carlisle, il y a trois importantes paroisses agricoles habitées par des gens de langue anglaise. Depuis une dizaine d'années ces gens ont essayé d'abandonner la pêche comme improductive afin de se consacrer à l'agriculture, mais ils se sont toujours heurtés au manque de facilités de transporter les produits au marché, de stations expérimentales et d'enseignement agricole. La population est énergique, le sol fertile, la saison courte mais fructueuse et avec l'aide ordinaire de la part du ministère, on pourrait entrevoir un avenir heureux et prospère. Si le Gouvernement se décidait à établir une station expérimentale, il n'y aurait pas de meilleur endroit que New-Carlisle, qui est le chef-lieu du comté et qui est situé à environ cent milles de Matapédia et à cent milles du bassin de Gaspé, c'est-à-dire à peu près mi-chemin sur la péninsule. Si on donnait à cette population les facilités voulues pour se livrer à l'industrie agricole, toute dépense faite en ce sens serait remboursée au centuple au ministère et au pays. Il y a dans cette région un champ où le ministre peut faire beaucoup de bien.

M. BURRELL: J'ai eu l'occasion de causer avec M. Riopel et j'ai aussi rencontré une délégation de ce pays et je puis apprécier les arguments de l'honorable député. J'ai beaucoup de sympathie pour les vastes sections du pays qui ne sont pas aussi bien partagées que d'autres au point de vue des avantages officiels, mais il est difficile d'accorder des facilités à tout le pays à la fois. Je ne vois pas pourquoi la population de cette région ne partagerait pas dans les avantages que retireront les cultivateurs de la nouvelle loi pour venir en aide à l'agriculture. Je suis certain que l'influence de mon honorable ami serait considérable s'il faisait un pressant appel au gouvernement de la province de Québec, ce que je lui conseillerais de faire, et s'il est possible de faire quelque chose pour aider au développement agricole de cette région au moyen de l'enseignement agricole, tel que l'établissement d'une école à New-Carlisle, je serai trop heureux de considérer la chose avec sympathie.

M. SEXSMITH: Il est spécifié dans l'item des crédits que ces $190,000 sont destinés au développement des industries laitière et fruitière et aux améliorations des moyens de transport, de la vente et du commerce des fruits et autres produits. Surtout quand on considère que nos produits laitiers, l'année dernière, se sont élevés en valeur à plus de $100,000,000; et que si d'un côté la production du beurre accuse une augmentation, celle du fromage a quelque peu diminué.

Je suis heureux d'entendre le ministre de l'Agriculture dire qu'il a l'intention d'établir un grand nombre de centres d'épreuve pour l'industrie laitière. Un des premiers de ces établissements a été installé dans ma région et il a rendu d'immenses services aux cultivateurs de l'endroit. Le cultivateur envoie son lait pour épreuve; le procès-verbal de l'épreuve lui est remis et à la fin de l'année il sait quelles vaches valent la peine d'être gardées. Je connais un cultivateur qui après avoir soumis tout son troupeau à l'épreuve, a constaté que plusieurs têtes n'équivalaient qu'à des pensionnaires, il s'en est débarrassé et deux ou trois ans après il avait doublé sa production. Je suis fortement en faveur de l'établissement de ces centres d'épreuve pour l'industrie laitières dans les sections du pays où se trouve cette industrie.

Maintenant, en ce qui concerne l'industrie fruitière nous avons eu devant nous, l'année dernière, la preuve des difficultés que rencontrent les producteurs de fruits quand il leur faut porter leurs produits au marché, et je suggèrerais au ministre que le meilleur moyen probable d'aider cette industrie maintenant serait de stimuler la coopération dans la mise en conserve des fruits et leur transport au marché. De nouveau je dis que ce crédit de $190,000 n'est pas considérable étant donné l'objet en vue. J'espère que lorsque le ministre aura développé sa politique, il pourra venir demander au Parlement de voter au moins un demi-million de dollars pour l'encouragement de l'industrie laitière et de l'industrie des fruits dans le Dominion. Je ne veux pas prétendre que les cultivateurs canadiens exigent du Parlement qu'il les nourrisse, mais je ne crois pas que le gouvernement puisse dépenser de l'argent plus à propos que pour l'éducation agricole du peuple. Les gouvernements provinciaux

font beaucoup, mais il y a encore une marge considérable où le gouvernement fédéral pourrait exercer son utilité et il peut à ce sujet coopérer avec les gouvernements provinciaux afin de stimuler l'industrie la plus importante du pays. J'espère que l'année prochaine le ministre accordera un crédit plus considérable et étendra son champ d'action.

Agriculture—pour mettre en vigueur la loi pour les cultivateurs et les marchands de graines, pour encourager la production et l'emploi des graines supérieures et pour encourager les récoltes des fermes et des jardins, $100,000.

M. KYTE: Le ministre peut-il nous dire où ces épreuves ont lieu? Existe-il des stations spéciales pour l'épreuve des graines, et comment sont-elles éprouvées et distribuées?

M. BURRELL: La plus grande partie des épreuves des graines est faite à notre laboratoire à Ottawa. Dans l'extrême Ouest nous avons une station à Calgary où les graines subissent l'épreuve. Je ne suis pas bien sûr dans le moment si nous avons ou non d'autres branches. Nous avons un personnel d'inspecteurs dans les différentes provinces chargés de cette opération. Ils ne s'occupent pas seulement de mettre en vigueur la loi des graines; mais ils font l'inspection des graines pour les cultivateurs et les marchands; ils retracent les marchands qui vendent des graines qui ne sont pas conformes à la loi, c'est-à-dire touchant la germination, la qualité, les impuretés, les graines de mauvaises herbes, et ainsi de suite. En outre, nous accordons des subventions aux différentes provinces suivant l'espace consacré à la récolte des graines, en proportion du nombre d'acres en culture. Nous accordons $1,000 pour chaque million d'acres en culture, le tout s'élevant à $35,000, pour cet item seulement. En outre, nous subventionnons les associations de producteurs de graines, lesquelles accomplissent d'excellentes choses.

M. MACDONALD: J'attire l'attention de l'honorable ministre sur un état de choses qui s'est présenté, l'année dernière, dans mon comté. Les cultivateurs achetèrent des graines à Winnipeg.

Je ne connais pas la méthode d'inspection en usage dans cette partie du pays, mais le résultat de l'achat de ces graines a été une perte considérable de la part des cultivateurs de mon comté. Aucune d'elles n'a germé et un grand nombre de cultivateurs ont perdu leurs récoltes. Je voudrais du ministre une explication, s'il peut la donner, comment il se fait qu'une si grande quantité de graines a échappé à l'inspection.

M. BURRELL: Je ne crois pas que la loi nous donne le pouvoir de nous occuper de cela. Cette année, de nombreuses plaintes nous sont arrivées, surtout de Québec et des provinces de l'Est, où les cultivateurs manquaient de graines de semence et d'argent pour en acheter. Dans plusieurs cas, nous avons offert les services de nos inspecteurs afin de renseigner les cultivateurs sur la qualité des graines qu'ils achetaient. Nous serions certainement justifiables de donner à ce travail toute l'extension possible. Nous avons procédé autrement cette année. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur a distribué une grande quantité de graines de semence pour les terrains qui ne sont pas sous patente dans l'Ouest. Nous nous sommes entendus avec le ministre pour coopérer avec notre département et ne permettre la distribution d'aucunes graines qui n'auraient pas subi l'inspection.

M. KYTE: Mon but en posant la question était d'en arriver au véritable point. Les cultivateurs de mon comté et d'autres comtés ont eu le même sort. Une quantité très considérable d'avoine de semence est arrivée dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, le printemps dernier, venant de la province du Manitoba, et rien n'a germé, ce qui a causé une perte sérieuse aux cultivateurs. J'avais dans l'idée que la loi des graines pourvoyait à ce que personne ne pût vendre aucune espèce de graines à moins d'être munie d'un certificat d'inspection ou de pouvoir montrer aux acheteurs quelque garantie que ces graines sont propres aux semences. Les graines devraient être inspectées dans toutes les provinces. Il est très désavantageux pour les cultivateurs de semer de l'avoine impropre à la semence. L'honorable ministre pourrait étendre la loi des graines de façon à ce qu'il y ait des inspecteurs dans différentes parties des provinces, afin que l'ont soit certain que ce sont des graines conformes à la loi qui sont mises sur le marché.

M. SUTHERLAND: Les remarques qui viennent d'être faites au sujet des graines impropres à la semence sont d'une assez grande importance pour que nous prolongions quelque peu la discussion. Il n'y a rien qui empêche un cultivateur d'aller chez un marchand et d'acheter des graines importées, disons de l'ouest du Canada, et de les utiliser comme semence.

Elles peuvent n'avoir pas été importées pour cette fin. Comment faire une loi pour empêcher un cultivateur d'acheter ces graines et de les faire servir comme semence n'est pas chose facile. Les plaintes formulées par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) ont été générales non seulement dans les Provinces maritimes, mais aussi dans les autres provinces. L'année dernière, un grand nombre de cultivateurs d'Ontario ont eu à souffrir de la même chose. Un cultivateur doit comprendre qu'il court de grands risques lorsqu'il

achète chez les marchands des graines importées peut-être pour servir de nourriture et s'en sert comme semence. J'admets bien que le département de l'Agriculture pourrait, et avantageusement pour le cultivateur, exercer un certain contrôle sur toutes les graines destinées à la semence; mais il y a un plus grand danger que les pertes dont on a parlé et qui proviennent du fait que l'on s'est servi de ces graines comme semence. Le fléau des mauvaises herbes a pris une telle extension dans le pays qu'il devrait provoquer le plus grand intérêt. Je ne crois pas qu'il y ait rien qui cause autant de dommages aux cultivateurs que les mauvaises herbes. Nous avons la Commission de conservation qui s'occupe de rechercher les moyens de conserver les ressources du pays. Les mauvaises herbes qui se répandent depuis quelques années, dans Ontario par exemple, ont peut-être causé plus de pertes que n'importe quoi. L'année dernière, la Chambre a adopté une loi connue sous le nom de loi des graines. Elle pourvoyait au nettoyage du grain aux élévateurs. J'ai dans le temps fait remarquer que les déchets du tamisage aux élévateurs étaient vendus à qui les voulait acheter. Comme question de fait, des quantités énormes de ces déchets ont été expédiées dans toutes les provinces et, comme conséquence, les mauvaises herbes se sont répandues dans tout le Canada. On prend beaucoup de soin dans le tamisage des petites graines, le trèfle et le timothée par exemple, de façon à ce qu'il n'y reste que le plus petit pourcentage possible de mauvaises graines. Le cultivateur a à cœur d'acheter les graines les meilleures et les plus pures qu'il peut. Il peut lui arriver d'acheter en même temps de l'Ouest quantité de graines endommagées qu'il fait moudre pour servir de nourriture.

Dans un boisseau de cette nourriture, il peut se faire des millions de graines de mauvaises herbes. Je crois qu'il devrait être mis dans la loi une disposition empêchant l'expédition de ces déchets dans tout le pays et pourvoyant à leur destruction aux élévateurs mêmes. L'item n'est pas très considérable et je suis prêt à approuver l'augmentation qui est d'environ vingt pour cent. Mais je crois que si l'item était beaucoup plus considérable et que si on prenait les moyens de faire détruire aux élévateurs les mauvaises graines provenant du tamisage, ce serait beaucoup mieux. Ces déchets sont vendus à beaucoup de personnes qui ne s'occupent pas beaucoup d'agriculture, qui s'en servent comme nourriture et finalement les mauvaises graines retournent au sol. Quiconque voyage dans les districts agricoles d'Ontario, au temps des récoltes, est peiné à la pensée que ces précieux terrains sont la proie des mauvaises herbes. Je crois que c'est là une des choses les plus sérieuses auxquelles ont à faire face les habitants des campagnes. Il ca certainement falloir prendre quelque moyen héroïque pour détruire cette nuisance. Il n'y a pas une personne familière avec les conditions agricoles qui ne se rende compte qu'il y a de nombreuses parties de ce pays absolument, on peut dire, inutiles aux fins agricoles à cause des mauvaises herbes. Si quelque chose peut être fait pour se débarrasser de cette nuisance, on devrait le faire. Je ne crois pas que cet item contribue beaucoup à la destruction de ce fléau.

M. SUTHERLAND.

M. SINCLAIR: L'honorable député d'Oxford-sud (M. Sutherland) approuve cette augmentation. Nous l'approuverions tous si on devait lui donner un effet utile. Mais le ministre ne nous a pas démontré qu'il fera aucun bien avec cet argent. Il n'y a que des plaintes des deux côtés quant aux résultats. Dans ma province, rien n'a été fait, à ma connaissance, pour améliorer les conditions. Si le travail de ce Gouvernement doit se confiner à la ferme expérimentale à Ottawa et si ceux-là seulement qui expédient leurs graines ici ne pourront les faire soumettre à l'épreuve, je ne crois pas que ce soit beaucoup avantageux pour les cultivateurs du pays. N'y a-t-il pas quelque système que le ministre puisse nous exposer tendant à rendre les marchands responsables des graines qu'ils vendent aux cultivateurs. Ne pourrait-il pas établir un système de permis ou prendre d'autres moyens de les contrôler et d'empêcher ainsi la vente de graines inférieures?

C'est matière de la plus haute importance pour les cultivateurs, et comme l'ont dit mes collègues de la Nouvelle-Ecosse, les cultivateurs ont, de ce chef, subi de grandes pertes l'année dernière, et ces pertes se continuent constamment. Je vois qu'une partie de cet argent est destinée à la mise en vigueur de la loi des graines. Si je me rappelle bien, cette loi contient une disposition qui impose des pénalités aux marchands de graines qui vendent des graines nuisibles aux cultivateurs. Qu'est-ce que le ministre a fait pour appliquer la loi des graines?

M. BURRELL: Je regrette de n'avoir pas ici les détails d'un grand nombre de poursuites qui ont été intentées. Mais je suis surpris d'entendre l'honorable député dire que rien n'a été fait pour montrer valeur reçue en échange de cette dépense. Comme question de fait, il y a tout un rouage concernant la loi du contrôle des graines que, je suppose, l'honorable député connaît plus ou moins. Nous avons les inspecteurs suivants: Colombie-Anglaise, Alfred Eastham; Alberta, A. D. Campbell; Manitoba et Saskatchewan, F. H. Reid; Ontario-ouest, W. J. Lennox; Provinces maritimes, S. J. Moore; Québec-est, J. A. Simard; Cantons de l'Est de Québec, Carl Sweet; Ile du Prince-Edouard, Garnet Le-Lacheur. Tous ces messieurs sont hautement qualifiés; non seulement ce sont des

gradués de collèges agricoles, mais ils se sont spécialement occupés des graines dans ces collèges et se sont jusqu'à un certain point entraînés, par la suite, dans notre laboratoire central. Mon honorable ami croit que rien ne se fait, mais les poursuites sont intentées par douzaines tout le temps pour violation de la loi des graines. J'admets avec l'honorable député d'Oxford-sud que rien n'a été fait qui soit plus dans l'intérêt des cultivateurs qu'a fait la loi du contrôle des graines, car à cette loi est due une plus grande pureté des graines de semence vendues aux cultivateurs de ce pays. Je serai heureux de fournir à mon honorable ami la liste des poursuites intentées par le département contre la violation de cette loi. Il est vrai qu'il s'est surtout agi du trèfle, du timothée, de l'alsike et de l'alfalfa et qu'elles ne sont appliquées aux cas mentionnés par les honorables députés de Richmond et de Pictou.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre dit qu'il a appris les dommages causés dans la Nouvelle-Ecosse par ces graines achetées au Manitoba. A-t-il fait enquête ou intenté des poursuites?

M. BURRELL: Parlant de mémoire, je ne crois pas qu'en vertu de la loi nous ayons le pouvoir de nous occuper de ce cas en particulier. La loi se confine beaucoup aux graines d'herbes et de trèfle que j'ai mentionnées et il y a de plus la disposition de la loi des graines qui permet à un cultivateur de vendre sa propre avoine, nette ou non. La loi s'applique simplement aux graines de semence achetées et vendues par les marchands et à certaines graines. Je serai heureux d'amender la loi, quoiqu'il se rencontrera peut-être des difficultés que les honorables membres de la Chambre ne prévoient pas.

Je n'aimerais pas que l'honorable député croie que l'argent n'est pas sagement dépensé, ou qu'il n'a pas accompli beaucoup de bien. Ce crédit, bien qu'assez considérable, doit être augmenté. Mais dans l'année qui a précédé celle où j'ai pris la direction du ministère, ce crédit était de $50,000; il a été augmenté et aujourd'hui il atteint le chiffre de $100,000. Le crédit pour l'industrie laitière en 1910-1911, était de $100,000, et nous l'avons porté à $190,000, et avec le montant inscrit dans le budget supplémentaire, il atteindra environ $210,000. Si vous incluez toutes les divisions du travail agricole, le chiffre en 1910-1911 était de $1,143,000, tandis que cette année il sera de $2,633,000. Ainsi, quoique l'honorable député prétende que nous n'allons pas assez vite, je crois qu'il admettra que le doublement des dépenses en deux ans est considérable. Et il y a le danger d'aller trop vite, parce que nous ne pouvons maintenir une administration efficace dans ce genre d'ouvrage si l'on va trop vite. J'ai l'espoir, et c'est, je crois, l'espoir de tout le monde, de voir une bien plus généreuse dépense pour l'agriculture que celle qu'on a faite dans les années passées. Je pense que le pays sera en faveur de cela. Nous allons raisonnablement vite, mais il faut éviter le danger d'aller trop vite, et de ne pas maintenir l'efficacité de notre administration.

M. WEBSTER: Dans de nombreux cas, dans lesquels les cultivateurs dans certaines régions ont reçu de pauvres graines de semence, la faute n'est pas attribuable aux marchands de graines ni au gouvernement. Supposons que quelqu'un écrive à un de ses amis dans l'Ouest et lui demande de lui expédier un plein wagon d'avoine ou de blé pour la semence. Il le reçoit; il n'a jamais été inspecté, soit par le gouvernement du Manitoba, soit par les fonctionnaires de la ferme expérimentale et il peut profiter de cette condition d'affaires. Il obtient son avoine à 5, 10 et quelquefois 20 cents par minot de moins qu'il aurait dû payer pour des graines de semence de première qualité achetées chez les marchands de graines. Dans certains cas, la graine de semence est achetée de personnes de l'Ouest qui, bien que la graine ne soit pas du tout la meilleure, la représentent comme de première qualité, et il en résulte que lorsqu'elle est vendue elle ne donne pas les résultats désirés, et la perte retombe sur l'acheteur.

Pour cela, naturellement, le ministre n'est pas à blâmer; le cultivateur qui achète un article inférieur, et le sème, ne sachant pas s'il a été éprouvé ou non, est entièrement responsable de sa propre perte. Un cas spécial est venu à ma connaissance, samedi dernier. Dans le Grain Growers' Guide, cet hiver, il parut une annonce disant que toute l'avoine ou toutes les graines de semence venant du Manitoba seraient transportées par les chemins de fer canadiens, à moitié prix. Un des mes commettants, voyant cette annonce, commanda un plein wagon d'avoine pour la semence. Il lui a été expédié comme avoine de semence, mais j'ai vu l'avoine moi-même samedi dernier, et je sais qu'ayant été endommagé par la gelée, 30 p. 100 au plus de cette graine germera. Le chemin de fer n'a pas oublié d'exiger le plein tarif de transport et l'acheteur s'est naturellement trouvé très lésé, considérant que le Gouvernement n'avait pas tenu compte des intérêts du cultivateur à cet égard. Il va sans dire que ce cultivateur était à blâmer dans cette transaction, et non le Gouvernement ou qui que ce soit.

M. ROBB: L'honorable député de Brockville (M. Webster) a placé le doigt sur le point faible dans la loi des graines. Ainsi

qu'il l'a dit, le ministre n'a aucun pouvoir sous le régime de la loi, parce que la loi permet au cultivateur de vendre ses graines de semence et de n'être pas passible des peines imposées. Je partage pleinement l'opinion du député de Brockville, lorsqu'il dit qu'une quantité des graines de semence qui se vend dans le pays est distribuée par des commerçants, sans responsabilité, qui n'ont aucun intérêt à produire une bonne récolte. Il n'y a personne qui a plus d'intérêt à obtenir une bonne récolte dans le pays où la graine de semence est vendue, que le marchand ou le commerçant de graines responsable, parce qu'il sait que si la semence pousse bien et produit une belle récolte, il augmentera ses ventes à l'automne. Je crois que le ministre devrait mettre à l'étude, sinon à cette session, du moins à la prochaine, l'opportunité de modifier la loi des graines de semence de manière que le cultivateur qui vend des graines de semence inférieures soit passible des mêmes peines que les marchands et les commerçants.

Agriculture—pour encourager l'établissement d'entrepôts frigorifiques, $200,000.

M. KYTE: Ce crédit comprend-il les entrepôts frigorifiques pour les pêcheurs dans les Provinces maritimes?

M. BURRELL: Quelques-uns des entrepôts frigorifiques qui s'occupent uniquement du poisson sont sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. Sous le régime de cette loi, nous nous occupons de l'encouragement et de l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour la conservation et la manutention de tous les produits alimentaires. Cela ne comprend pas le poisson, dans certaine mesure, parce que du poisson est emmagasiné dans quelques-uns de ces entrepôts. Ce crédit est nécessaire pour payer les versements, répartis sur un certain nombre d'années, pour l'entretien d'un nombre d'entrepôts qui ont été établis. En somme, le nombre d'entrepôts terminés est de vingt-six, deux sont en cours de construction, et deux sont donnés à l'entreprise.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre peut-il nous donner les noms des endroits dans la Nouvelle-Ecosse où sont situés ces entrepôts?

M. BURRELL: Halifax Cold Storage Company, Port-Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse; Lockeport Cold Storage Company, Lockeport, Nouvelle-Ecosse.

M. CARVELL: Et dans le Nouveau-Brunswick?

M. BURRELL: New Brunswick Cold Storage Company, St. John; et Cold Storage Limited, Woodstock. Ce sont les deux seuls dans le Nouveau-Brunswick; les autres sont dispersés dans tout le pays. Nous donnons une prime ou subvention de trente pour cent sur le prix de la construction, les conditions étant que l'entrepôt sera construit d'après les plans fournis par le ministre, et que les taux seront sous le contrôle du ministère de l'Agriculture.

M. KYTE: Le ministère reçoit-il des rapports de ces compagnies d'entrepôts frigorifiques, quant au travail qu'elles font?

M. BURRELL: Oui, nous recevons des rapports de temps à autre, et nous prenons note de leurs opérations.

M. KYTE: Est-il imposé quelques conditions à ces compagnies quant à la classe de produits qu'elles doivent recevoir dans les entrepôts, ou ont-elles droit à la prime, même si tout l'espace est consacré à l'emmagasinage de leurs propres produits?

M. BURRELL: Une des conditions est qu'elles sont obligées de prendre les produits que le public leur offre, parce que c'est une utilité publique. Nous ne penserions pas un instant à accorder une subvention à une société qui construirait simplement un entrepôt pour son propre usage.

M. SINCLAIR: Quelques nouveaux entrepôts sont-ils prévus par ce crédit?

M. BURRELL: Nous en avons deux à l'étude, et je crois qu'un ou deux autres ont été demandés. Des contrats ont été passés pour le paiement de subventions à l'Acadia Cold Storage Company, Halifax; à l'Edmonton Produce Company, Edmonton; à l'Algoma Produce Company, Sault-Sainte-Marie; et à la Tillsonburg Cold Storage Company, Tillsonburg, Ontario.

Agriculture—Développement de l'industrie du bétail, $200,000.

M. ROBB: Le ministre voudrait-il expliquer comment cet argent doit être dépensé?

M. BURRELL: Il est dépensé de bien des manières, surtout pour le développement de l'industrie des animaux sur pied. Nous dépensons beaucoup pour fournir des juges d'animaux sur pied dans les foires du Canada, et nous fournissons aussi un certain montant aux foires d'hiver et à diverses autres expositions d'animaux sur pied dans le pays. En plus, nous donnons des prix à diverses associations de volailles et d'animaux sur pied. Nous nous proposons maintenant d'acheter et de fournir des étalons, des taureaux, des verrats et des béliers à tous les districts, surtout aux plus nouveaux districts de l'Ouest et de l'Est, qui ont besoin d'animaux de première classe pour l'amélioration de l'industrie du bétail, à certaines conditions établies par le ministère, et nous sommes prêts à recevoir des demandes pour ces animaux, de tout district, par l'entremise de notre division des animaux sur pied. Il est entendu que nous achèterons et possèderons ces animaux, et que les associations qui se forme-

ront pour ces objets entreprendront de les entretenir avec soin, contrôleront les honoraires exigés pour le service, et ainsi de suite, nous réservant le droit de voir à ce que les animaux soient tenus en bon état, et soient envoyés de place en place. Une partie considérable de ce crédit sera dépensée dans ce sens.

M. ROBB: Une race particulière de chevaux et de bestiaux?

M. BURRELL: Nous ne posons aucune condition. Nous laissons simplement aux associations de dire quelles races elles préfèrent, à condition qu'elles n'introduisent pas dans une section particulière des animaux d'une race qui est représentée par des animaux de propriétaires particuliers dans cette section particulière.

M. ROBB: Je remarque dans le rapport de l'auditeur qu'une somme d'argent considérable a été accordée dans le passé aux éleveurs d'animaux de race. Je ne vois nulle part qu'on ait encouragé l'élevage des chevaux de trait ou de service. Il me semble qu'on a considérablement encouragé les chevaux de course. J'espère que dans le développement de cette politique le ministre ne se laissera pas entraîner par les démarches qui ont été faites dans le dernier parlement et pendant celui-ci par certains éleveurs de chevaux de course pour l'encouragement de l'élevage de ce genre particulier de chevaux au détriment du public en général. Il y a une demande considérable de chevaux de trait. C'est la meilleure classe de chevaux qu'un cultivateur puisse élever. Si vous encouragez un cultivateur à élever des chevaux de course, ils seront absolument inutiles sur une ferme, et ce sera un mal pour les garçons qui commencent leur vie. Je voudrais que le ministre dise ce soir si la politique d'encourager l'élevage des chevaux de course doit être développée.

M. SMITH (Ontario-sud): Quand cette politique a-t-elle été commencée?

M. ROBB: Elle a été, malheureusement, commencée sous l'ancien gouvernement.

M. BURRELL: Je ne sais pas ce que mon honorable ami veut dire lorsqu'il parle du développement de la politique. Je ne crois pas qu'il expose correctement la situation lorsqu'il dit que l'idée était d'encourager purement l'élevage de chevaux de course. On a cru, et peut-être à bon droit, que bien que les chevaux de trait occupent une place très précieuse, l'industrie de l'élevage de chevaux plus légers n'a pas, après tout, l'attention qu'elle mérite, surtout en ce qui concerne la question de la remonte, qui, d'après l'opinion de personnes de ce pays dont l'opinion vaut quelque chose, est importante.

Pour cet objet une prime a été donnée aux pur sang qui ont répondu à certaines exigences établies par la division du vétérinaire. La prime est de $250 par année, certaines conditions étant imposées quant aux honoraires de service, au nombre de juments servies, et ainsi de suite. Je ne crois pas qu'il soit bon de discontinuer cette prime. Nous la continuons cette année, mais mon honorable ami peut être assuré que, sous le régime de la politique que je viens d'énoncer, une proportion d'aide égale sinon plus grande sera accordée à d'autres types de chevaux que les pur sang. Comme il le sait probablement, nous avons séparé notre division vétérinaire, et placé la division des animaux sur pied sous la direction de M. John Bright, un éleveur bien connu, qui est bien au fait de la question des chevaux de trait. Je crois que mon honorable ami peut être assuré que les chevaux dont il a parlé recevront une ample attention.

M. WEBSTER: Mon honorable ami de Huntingdon a dit une chose que je ne peux admettre. Bien que je puisse admettre que les chevaux de trait se vendent aujourd'hui à des prix plus élevés qu'on en ait jamais vu au Canada, il est possible que leur élevage ne paie pas le cultivateur individuel. Si le cultivateur a une jument qui se croise bien avec un pur sang, et qui ne croise pas bien avec un cheval de trait, il doit élever avec le cheval qui convient le mieux à sa jument. La semaine dernière, nous avons vu à Ottawa une paire de chevaux pour laquelle la dame à qui ils appartenaient a refusé $20,000, et vous pouvez acheter un bon nombre de chevaux de trait pour $20,000. Aujourd'hui, un bon cheval de voiture vaut le prix de deux chevaux de trait, et si un cultivateur a une jument qui peut produire un cheval de cette classe, c'est la sorte de chevaux qu'il faut élever pour obtenir les meilleurs résultats. Quant au cheval pur sang, je partage l'opinion de mon honorable ami d'Huntingdon. Je n'aime pas le pur sang. Je ne sais pas à quoi il peut servir, sinon comme cheval de course.

Je sais que pour avoir des remontes, le gouvernement des Etats-Unis les a virtuellement écartés pour le cheval de trait. J'ai remarqué que le gouvernement des Etats-Unis a acheté trois étalons à New-York pour cela, depuis un an, et ils ont été envoyés à la station de remonte. Si notre ministre de la Milice s'occupe des remontes, il ferait mieux de laisser de côté le pur sang et de prendre les gros chevaux; il aura un cheval plus serviable pour les fins ordinaires de remonte.

M. ROBB: Je diffère de mon honorable ami (M. Webster). J'admire et j'aime le pur sang. Bien qu'une dame ait refusé $20,000 pour une paire de chevaux exhibés ici la semaine dernière, le point est que pour une personne qui cherche un cheval de voi-

ture de $1,000, il y a cinquante personnes qui cherchent un cheval de trait. Les chevaux de trait sont les plus serviables que puisse élever un cultivateur. L'élevage des pur sang est une affaire. Vous ne pouvez pas les élever sur une ferme, parce que si vous le faites, les garçons les rendront vicieux avant d'être vendables à quatre ans.

M. SUTHERLAND: J'ai été heureux d'entendre le ministre dire que les animaux qu'il achetait devaient appartenir et virtuellement être sous le contrôle du ministère. Je ne vois pas pourquoi une différence serait faite entre les pur sang et les autres classes de sang pur. Comme l'a fait remarquer mon honorable ami (M. Robb), ce système a été adopté il y a quelques années. En parcourant le rapport de l'auditeur général, je vois qu'apparemment certaines gens s'arrangent de manière à profiter de la prime qui est maintenant payée non seulement aux propriétaires mais aux contrôleurs des étalons pur sang. Il n'est pas même nécessaire qu'un homme en possède un, du moment qu'il peut obtenir la haute main sur cet étalon. Des chevaux valant cent dollars et un grand nombre ne valant pas cent dollars et qui ne rapporteraient pas cinquante dollars, obtiennent deux cent cinquante dollars du gouvernement du Canada. Je crois que le plus tôt l'on mettra fin à ce système le mieux ce sera pour tous les intéressés.

Si nous sommes dans un état si désespéré pour l'élevage des remontes, nous devrions adopter quelque saine politique. Lorsque des chevaux de cette classe commanderont un prix supérieur, les cultivateurs de ce pays entreprendront l'élevage de ces chevaux. Par exemple, un cheval vaut, disons cent dollars, et quelqu'un en obtient le contrôle et le loue à un certain nombre de cultivateurs. Non seulement il obtient deux cent cinquante dollars par année du gouvernement, mais il perçoit un honoraire de trois dollars, je crois, pour chaque jument qu'il saillit. Je crois qu'il existe non loin de cette cité un groupe d'individus qui ont un certain nombre de chevaux et qui ont reçu des milliers de dollars l'an dernier pour les chevaux qu'ils envoyaient parcourir la campagne. Je crois qu'un grand nombre de ces chevaux ne pourraient pas même passer à l'inspection. Si l'élevage des chevaux pur sang était mis sur le même pied que celui adopté pour les autres pur sang, ce serait mieux pour le pays et pour tous les intéressés. Combien d'honorables députés ici présents ont vu durant leur vie une demande de remontes dans ce pays? Dans toute ma vie, je ne me rappelle que d'une demande de remontes, et c'était durant la guerre du Sud-Africain. Je ne sais pas si ça été très satisfaisant ou non, mais je sais que de ce fait ce ne sont pas tant les cultivateurs qui ont récolté les profits que les intermédiaires qui achetaient pour le gouvernement dans ce pays.

Plusieurs ont fait alors d'immenses fortunes avec cela. Mais je crois que les cultivateurs ont trouvé leur avantage à se débarrasser dans le temps de cette classe de chevaux. L'honorable député de Brockville a fait observer que le cheval lourd de race est un meilleur cheval pour l'armée que le pur sang. Je suis d'accord en cela avec lui, et cependant, vous pouvez élever des chevaux de race aussi parfaits qu'il est possible de les avoir et ne retirer aucun avantage de cette loi. Mais il suffira que vous ayez élevé pour la course quelque cheval de fantaisie et que vous l'ayez fait enregistrer comme pur sang pour recevoir $250 par année du gouvernement. C'est une loi qu'il était difficile de justifier quand elle a été mise en vigueur, et il suffit de se se rappeler ce qu'ont pu faire certaines personnes pour tirer parti de la loi pour convenir qu'elle ne devrait plus être continuée. S'il est désirable de donner une prime pour l'élevage des remontes, alors donnez-la à ceux qui élèvent des chevaux, et non pas à ceux qui afferment des chevaux parmi les gens du Canada.

M. SINCLAIR: Je crois que le ministre devrait nous donner quelques explications au sujet de cet article, surtout après ce que vient de nous faire entendre l'honorable député d'Oxford-sud, lequel nous a dit que selon lui le ministre donne de l'argent pour l'entretien de chevaux qui ne passeraient pas l'inspection. Je serais très surpris d'apprendre que tout cela fût conduit avec une telle incurie, et par conséquent, je crois que nous devrions avoir là-dessus quelques explications.

M. BURRELL: Mon honorable ami n'a pas besoin de s'alarmer si sérieusement. Je regrette d'avoir à dire que tout en étant d'accord avec quelques-unes des observations faites par l'honorable député d'Oxford-sud, je ne puis pas les agréer en leur entier. Il est parfaitement exact que, tout en étant le ministre responsable, ce n'est pas moi qui ai inauguré la politique de donner une subventiton pour les chevaux pur sang; mais bien qu'il y ait beaucoup à dire contre cela, il y a aussi beaucoup à dire en faveur. J'ai beaucoup de respect pour le docteur Rutherford, qui était le commissaire du bétail et le vétérinaire général quand je suis entré en fonctions. Nous avons perdu ses services, mais je n'ai pas besoin de parler de cela. Je dois dire que j'ai toujours eu la plus grande confiance dans l'habileté et dans le jugement du docteur Rutherford, et il avait là-dessus des idées bien arrêtées. Je dois dire que la totalité du montant qui a été dépensé a paru il y a quelque temps dans les Débats,

en réponse à une question posée par mon honorable ami (M. Sutherland). Mon honorable ami de Guysborough peut avoir ces chiffres, mais je dois l'assurer qu'il n'y a pas de primes payées sur les animaux qui ne passent pas l'inspection. Bien au contraire, il y a une inspection très rigide avant que ceux qui élèvent ces animaux puissent recevoir ces subventions. Ces subventions sont ouvertes à l'éleveur d'un cheval pur sang, soit qu'il vienne d'une province ou d'une autre, et elles sont payées par tout le pays. Si j'avais su qu'on allait discuter cette subvention, j'aurais pu apporter beaucoup de lettres venant de personnes dont j'apprécie hautement l'opinion.

Par exemple, M. Hubbard, qui était secrétaire du département de l'Agriculture dans la province du Nouveau-Brunswick, et qui a maintenant charge de notre nouvelle ferme expérimentale dans cette province, justifie l'excellente besogne qui a été faite à cet égard. Je pourrais aussi citer M. Carruthers, de Montréal, qui est bien connu. Je pourrais aussi invoquer le témoignage de M. Clifford Sifton, qui est certainement un excellent juge de choses de cette sorte, qui est très intéressé dans cette question, et qui se rend compte des excellents résultats que nous avons déjà obtenus. Je ne crois pas qu'il soit tout à fait exact de dire, ainsi que le déclare mon honorable ami, que le premier cheval venu ayant figuré sur une piste de course pourrait recevoir cette prime. Il ne faut pas oublier que beaucoup de chevaux d'une valeur tout à fait extraordinaire et qui ont fait leur temps comme coureurs peuvent encore rendre de grands services comme reproducteurs et étalons. Bien que je ne veuille faire ici aucune dissertation sur l'élevage des chevaux, je crois que tous ceux qui s'y entendent en chevaux admettront qu'il y a beaucoup de vrai dans l'énoncé qu'un cheval qui a fini sa carrière comme cheval de course peut encore rendre des services splendides comme reproducteur. Tous les animaux qu'on peut avoir raison de considérer comme étalons ont à subir un examen très rigide sous le rapport de la santé, de la conformation et ainsi de suite avant que les subventions puissent être reçues. Quoi qu'on puisse décider de mieux pour l'avenir, je dois avouer que je ne vois aucune raison de discontinuer les primes présentement payées.

M. CARVELL: Monsieur le président, je n'aurais pas pris part à cette discussion si mon honorable ami n'avait pas mentionné M. Hubbard, du Nouveau-Brunswick, comme étant une autorité en ce qui concerne la valeur de cette classe de chevaux. Selon moi, cette autorité laisse ici beaucoup à désirer. Je ne veux pas dire que M. Hubbard n'en sache pas très long en matière d'élevage de chevaux et d'agriculture en général; mais il y a trois ou quatre ans, le gouvernement du Nouveau-Brunswick, agissant d'après ses instructions quand il était sous-ministre de l'Agriculture, fit une importation de 25 ou 30 de ces chevaux aux maigres jambes du Kentucky, les amena au Nouveau-Brunswick et les vendit aux enchères aux cultivateurs. Les cultivateurs versèrent une partie comptant, donnèrent leur billet pour la balance, et plusieurs ont refusé de payer cette balance et le gouvernement dut reprendre les chevaux. Un ou deux étaient absolument inutiles. Mais je n'hésite nullement à dire, et je parle ici non pas tant à mon point de vue personnel que d'après ce que j'ai pu entendre dire par mes voisins et par les cultivateurs en général, qu'il n'est peut-être rien arrivé qui ait été aussi désavantageux pour l'élevage des chevaux dans le Nouveau-Brunswick que cette importation de chevaux de course du Kentucky. Je suppose que le cheval de course du Kentucky ne diffère guère de tous ceux de la même classe qu'on peut se procurer ailleurs. Ces sortes de chevaux peuvent très bien convenir à ceux qui ont beaucoup d'argent à dépenser, comme l'hon. M. Sifton.

Libre à ce dernier, s'il le désire, de dépenser $25,000 ou $30,000 par année pour son écurie de courses; c'est là son affaire, mais ce n'est pas la sorte de chevaux que les cultivateurs ordinaires devraient élever si nous voulons réellement faire quelque chose pour développer le pays. Je vois que la difficulté pour le cheval pur sang, c'est qu'il y a une détérioration continuelle. La grande difficulté paraît être de le maintenir continuellement en bonne forme. Prenez les Clydes et les Percherons pur sang, croisez-les avec des chevaux plus petits, et il y a une détérioration constante.

M. SMITH (Ontario-sud): Assurément, vous ne devez pas croire cela?

M. CARVELL: Je le crois, et j'ai de bonnes raisons de le croire. Si vous croisez tout animal de choix, Clyde et Percheron, avec ces pur-sang, il y aura de la détérioration. Vous pouvez obtenir de temps à autre un excellent animal, mais règle générale, vous en tirerez un sujet qui ne se vendra pas; et, après tout, ce que le cultivateur désire avoir c'est quelque chose qu'il puisse échanger pour de l'argent. Je dois m'élever contre ces tentatives de croisements avec ces chevaux de course qui ne sont d'aucun avantage pour le cultivateur. Si le ministre consacre son argent pour des chevaux de trait, il aura toujours des animaux vendables. Je crois que le ministre ferait bien d'abandonner cette pratique entièrement.

M. SMITH: Je n'aimerais pas retarder la Chambre, ce soir, mais je désirerais à me faire entendre sur cette question. Si nous considérons les hauts prix payés aujourd'hui pour le bétail, il me semble que la position prise par le ministre est très justifiable d'avoir en certaines parties de ce pays des animaux pur sang, élevés au Ca-

nada et non importés. Je crois que le ministre fait là un pas en avant pour aider les éleveurs et les cultivateurs du Canada. L'autre politique dont on a parlé fut inaugurée il y a quelques années, non pas par le ministre actuel de l'Agriculture, mais par M. Sydney Fisher.

M. CARVELL: Nous savons cela.

M. SMITH: Je crois devoir vous le dire encore. Je crois que cette politique fut inaugurée sur l'avis de l'ex-directeur vétérinaire, le docteur Rutherford. Personne en cette Chambre et en ce pays ne professe plus d'admiration que moi-même pour le docteur Rutherford, mais je n'hésite pas à dire que quand il a donné cet avis il a commis une erreur. Je ne crois pas non plus que le présent ministre de l'Agriculture ait agi sagement en perpétuant cette erreur. Je dois déclarer que, selon moi, il serait préférable que cette subvention cessât d'exister à la fin de 1913. Je ne puis pas comprendre comment l'honorable député de Carleton ait pu dire que quand on a recours à un reproducteur pur sang les animaux tendront à la détérioration.

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

M. SMITH: Qu'avez-vous dit?

M. CARVELL: J'ai dit que selon moi les animaux dégénèrent d'une façon continue et si vous croisez vos bêtes avec de petits chevaux comme des chevaux de course, vous n'améliorez pas votre troupeau. J'aimerais voir chaque cultivateur n'employer que des animaux de race ou pur sang, mais ce à quoi je m'oppose, c'est d'essayer d'élever des animaux qui n'ont pas de taille et qui ne présentent aucune valeur, si ce n'est pour des fins de fantaisie.

M. SMITH: Je dois dire à mon honorable ami, en me basant sur une certaine expérience pratique de la vie agricole, qu'il est dans le tort, et que ces animaux devraient être pur sang et d'une certaine taille et d'un certain caractère; et vu l'inspection que ces animaux doivent subir, mon honorable ami fait là un énoncé qui n'est pas exact. Bien que je ne croie pas que de grands résultats pratiques puissent découler de tout cela, ce n'est pas le cultivateur ordinaire qui s'enrichira en s'engageant dans cette voie. Il est vrai qu'un certain bien a pu en résulter, mais je crois que nous avons été assez loin et le ministre fera bien de voir en temps voulu à ce que ces subventions soient discontinuées. Je dis que les animaux qui ont été employés ont été inspectés par des hommes de confiance de ce département, et autant que je puis voir, les animaux qui ont été employés ont rendu de grands services aux éleveurs du Canada. Je ne vois pas que la continuation de l'emploi de ces animaux avancera grandement les intérêts des cultivateurs, et en ce sens je crois qu'il serait sage de discontinuer les subventions. Je crois que chaque race d'animaux a une certaine fonction à remplir et qu'ils sont requis en différentes parties du pays pour des besoins différents. Il nous faut avoir des remontes, et il ne m'appartient pas de dire de quelle manière il faut procéder à leur élevage, mais je crois que chacun conviendra avec moi qu'au fond il n'y a encore rien comme un pur sang.

M. ROBB: Bien que nous soyons tous ici d'accord avec l'honorable député d'Ontario, il est étrange que le ministre de l'Agriculture défende officiellement la subvention contre laquelle apparemment la majorité, telle qu'actuellement composée, est opposée...

M. BURRELL: C'était là une allocation spéciale accordée l'année dernière ou il y a deux ans en plus de la subvention, et je dois avouer que j'ai accordé cette allocation spéciale sur avis du directeur vétérinaire général. Cette année, je n'ai pas accordé d'allocation spéciale et cette subvention particulière est ouverte à tous par tout le pays, à part l'organisation qui était principalement en évidence, c'est-à-dire le "Bureau of National Breeding" de Montréal. Cette allocation est ouverte à toute personne possédant un pur sang et je ne vois aucun motif de la discontinuer.

M. ROBB: Qui est le président et quels sont les directeurs de la "National Breeding Association" de Montréal?

M. BURRELL: Je ne pourrais pas dire dans le moment, mais je serai heureux de vous communiquer cette liste.

M. ROBB: Ce n'est pas nécessaire. Mon honorable ami à mes côtés a parlé de l'honorable Clifford Sifton, lequel est bien connu comme éleveur d'animaux qui lui ont acquis un grand renom. L'autre autorité qui a été mentionnée, c'est-à-dire mon excellent ami James Carruthers, de Montréal, possède aussi une écurie de course, et il est tout naturel que cette politique ait son approbation; mais le point soulevé est que le présent ministre de l'Agriculture et celui qui l'a précédé ont toujours encouragé l'élevage de chevaux de course à l'aide de primes et ont engagé les cultivateurs à abandonner l'élevage d'animaux pouvant être profitables à la classe agricole et au pays.

M. BURRELL: Mon honorable ami va certainement trop loin. Je ne crois pas qu'il puisse m'accuser d'être un amateur du turf. En ce qui concerne l'encouragement des chevaux pur sang, la seule influence qui ait pu m'engager à maintenir cette subvention se rattache entièrement à la recommandation non seulement du docteur Ruthreford, mais de plusieurs hommes émi-

nents de ce pays qui ont suffisamment dit pour justifier le peu qui a pu être fait jusqu'ici en cette direction et ce n'a certainement pas été beaucoup. Cela ne se rattachent aucunement à l'élevage, mais seulement à la question des remontes.

M. WEBSTER: En réponse à l'honorable député de Carleton, je me contenterai de dire que tout l'ennui est que nos cultivateurs dans cette partie du pays manquent de juments reproductrices pour être croisées avec les étalons pur sang venant du Kentucky. Avec les pur sang il faut de bonnes juments si l'on veut obtenir de bons résultats. Vous pourriez tout aussi bien accoupler un taureau Jersey avec une génisse Hereford et attendre après cela d'en obtenir une vache laitière.

M. CARVELL: Les résultats obtenus sont très maigres.

M. WEBSTER: Nous avons besoin en ce pays de chevaux et voitures autant que de chevaux de trait. Quel est le résultat aujourd'hui? Si vous allez à la campagne et que vous cherchiez un bon cheval de voiture vous ne pouvez pas le trouver. Celui qui par hasard en possède un en demande un prix fantastique. C'est dans l'intérêt de l'honorable ministre d'encourager l'élevage de bons chevaux de race afin d'en obtenir de bons chevaux.

M. SUTHERLAND: Je n'aimerais pas qu'on pût croire que je n'ai pas beaucoup d'admiration pour un cheval pur sang. Je crois que c'est le plus bel animal qui se puisse voir sur terre. Je n'aimerais rien dire qui pût porter qui que ce soit à croire que le cheval pur sang n'est pas réellement ce qu'il est en effet. Ce à quoi je m'oppose, c'est le système en vertu duquel ce crédit est payé. S'il fallait suivre la même politique au sujet du pur sang que celle qui est maintenant suivie par l'honorable ministre, en ce qui concerne les autres animaux de race, il s'en suivrait des résultats bien plus satisfaisants. Je vois dans le rapport soumis à la Chambre qu'en l'année 1911, sur $8,250 qui ont été payés pour ces fins, $5,250 ont été versés au "National Bureau of Breeding". L'année dernière, une grande partie est aussi allée à cette association. Nous avons eu la semaine dernière à Ottawa une exposition dont nous avons tous lieu d'être fiers, car nous avons pu voir là quels beaux chevaux nous possédons en ce pays. Nous pouvons nous imaginer que ceux qui font une spécialité de montrer leurs chevaux en ces occasions doivent être très désireux que l'élevage s'en fasse en grand dans tout le pays, afin qu'ils puissent faire leur choix parmi un plus grand nombre d'animaux. En ce qui concerne l'octroi d'une prime de $250 par année et la perception d'un droit de service par le propriétaire ou contrôleur, je ne crois pas que ce soit là agir sagement, et je ne crois pas non plus que nous pourrons de la sorte constituer la race que nous aimerions avoir. Que le Gouvernement fasse choix d'animaux pur sang d'un bon type, s'il désire dépenser de l'argent pour ces fins, et qu'il distribue et contrôle ces pur sang comme ils doivent l'être, et je crois que nous en retirerons beaucoup plus de satisfaction.

(L'article est adopté.)

Agriculture—santé des animaux, $450,000.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Je n'ai pas eu l'occasion de parler sur l'article 51. J'aimerais à dire quelques mots sur la santé des animaux, qui est un sujet de grande importance en ce moment pour la population de la Nouvelle-Ecosse, surtout dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Depuis trois ou quatre ans, dans cette province, comme suite à de récentes investigations, on nous a envoyé dans la province—de la ferme expérimentale de Truro, et six ou sept sont venus dans mon propre comté—des animaux qui se sont trouvés de toute évidence être tuberculeux. Je n'ai pas le moindre doute que la tuberculose a été répandue de ce fait en diverses parties de la province. J'aimerais à demander à l'honorable ministre quelles mesures sont prises actuellement pour faire face à ce fléau, émanant directement de la ferme expérimentale, qui est sous la direction non seulement du gouvernement local, mais, en outre, comme on l'a démontré, d'un fonctionnaire du gouvernement fédéral. Il n'est peut-être pas de mon ressort de soumettre un sujet d'intérêt local à l'attention de ce Gouvernement, mais on m'a informé il y a quelques jours que les autorités locales venaient de confier toute l'affaire au gouvernement fédéral.

Je désire aussi attirer l'attention de cette Chambre sur un sujet très important, c'est-à-dire la nomination d'officiers vétérinaires qui pourraient être disponibles dans les diverses provinces. Je suppose que vous les avez dans Ontario, Québec et peut-être aussi le Nouveau-Brunswick. Il n'y en a pas un seul dans la Nouvelle-Ecosse dont nous pourrions requérir les services, advenant qu'un animal de race ou tout autre animal soit attaqué de cette maladie. Ce serait une véritable bénédiction pour les cultivateurs d'avoir un de ces experts sur les lieux, soit à la ferme expérimentale de Truro ou à la nouvelle station agronomique de Kemptville. J'ai reçu des lettres de cultivateurs renfermant des plaintes à cet égard. J'ai l'espoir que ce sujet recevra toute l'attention qu'il mérite.

En ce qui concerne l'encouragement, non seulement pour ce qui touche à la santé des animaux, mais pour tout ce qui a trait à l'industrie du bétail, il y a une région consi-

dérable dans le comté de King, et dans la province de la Nouvelle-Ecosse, qui est admirablement adaptée à l'élevage du bétail. Depuis une couple d'années, nous avons essayé d'attirer des colons écossais en cette partie du pays. La difficulté est qu'ils ne peuvent pas se procurer la sorte de bétail à laquelle ils sont habitués. L'un de ces colons a amené avec lui trois chevaux Clydesdale. Il a eu $320 de droits à payer à l'arrivée à Halifax.

M. SMITH (Ontario-sud): Ne faites-vous pas erreur pour ces droits?

M. FOSTER: Je suis absolument sûr de ce chiffre, parce que le remboursement a été fait dans la suite.

M. SMITH: Ces chevaux étaient-ils des pur sang?

M. FOSTER: Je crois que les pur sang entrent en franchise, jusqu'à concurrence d'un certain nombre.

M. BURRELL: Ils entrent tous en franchise.

M. FOSTER: La difficulté est qu'en Ecosse il y a des chevaux et du bétail qui sont exactement aussi bons pour toutes fins quelconques, tant pour la vente que pour l'élevage, que l'animal pur sang. La seule différence est que la généalogie n'en a pas été tenue et enregistrée. Cette classe d'animaux est exclue. Ces chevaux, bien que ne répondant pas à la description du pur sang, étaient certainement aussi beaux que des pur sang. Cet éleveur a payé les droits sur ses chevaux, mais il ne put pas importer du bétail à moins que ces bêtes fussent absolument des pur sang, et il lui aurait fallu payer un très haut prix en Ecosse pour ces animaux, alors que l'autre sorte pouvait être obtenue à des prix très raisonnables. Je crois que la loi des douanes devrait être modifiée de façon à permettre aux immigrants qui viennent dans les Provinces maritimes et dans d'autres parties du Canada à amener avec eux, comme effets de colons, les bêtes à cornes et les moutons et les chevaux qui pourront leur permettre de s'établir sur les fermes quand ils arrivent.

M. WARNOCK: Je vois qu'il y a pour cet article une augmentation de $90,000. Est-ce pour couvrir l'augmentation projetée de compensation?

M. BURRELL: C'est en partie pour couvrir l'augmentation de compensation, due aux déboursés plus considérables que nous avons eu à faire pour le choléra des porcs et les glandes; et en partie pour le développement du service et l'augmentation des traitements. On m'a fait remarquer que plusieurs vétérinaires dans l'Ouest n'étaient pas payés en proportion du coût de la vie dans l'Ouest. Nous avons accordé un supplément de $200 à ceux qui habitent à l'ouest des lacs. Plusieurs de ces vétérinaires en étaient au point qu'il leur fallait chercher autre chose, tandis que d'autres confondaient leurs propres affaires particulières avec leurs devoirs d'inspecteurs.

M. WARNOCK: Je suis heureux que le ministre nous dise qu'il a augmenté les traitements de ces inspecteurs vétérinaires. Leur besogne est difficile et dangereuse, et je crois que nos inspecteurs vétérinaires ont le droit d'être aussi bien payés que ceux qui sont employés dans les bureaux d'industries animales des Etats-Unis—de $1,200 à $1,800, selon les aptitudes et la durée des services.

M. BURRELL: Nous faisons la même chose maintenant.

M. WARNOCK: J'en suis très heureux. Je suppose que le montant requis pour compensation, l'année dernière, a été moindre que précédemment par suite de la diminution de maladies parmi nos animaux, surtout dans l'Ouest.

M. BURRELL: Mais le choléra des porcs a sévi bien plus.

M. WARNOCK: Et pour les glandes et la dourine?

M. BURRELL: Le montant est un peu moins élevé.

M. SINCLAIR: Combien y a-t-il d'inspecteurs?

M. BURRELL: Environ 123 pour les viandes et les conserves alimentaires, et de 90 à 100 pour la santé des animaux.

M. SINCLAIR: Sont-ils seulement dans l'Ouest?

M. BURRELL: Non, ils sont répandus par tout le pays.

M. SINCLAIR: Y en a-t-il dans la Nouvelle-Ecosse?

M. BURELL: Oui.

M. ROBB: Le ministre a-t-il considéré la question de nommer un vétérinaire permanent dans le district de Beauharnois? Il y a le docterr McCormick, à Ormstown, qui inspecte les animaux venant dans le pays. Mais il y a une forte exportation d'animaux de cette partie du pays aux Etats-Unis, dans l'Afrique du Sud et même au Japon. Ces animaux ont une inspection à subir, et les expéditeurs doivent souvent attendre que quelqu'un vienne d'Ottawa pour faire cette inspection. Je crois que des représentations ont déjà été faites au ministre pour donner satisfaction à cette industrie.

M. BURRELL: Je ne puis pas me rappeler aucune demande en particulier. Je ne reçois pas chaque nom dans ces cas-là, car c'est un service considérable. Nous

ferions dans le cas en question comme nous faisons dans l'Ouest. En plusieurs endroits, nous ne payons pas un inspecteur permanent, les envois n'étant pas considérables. Nous employons un vétérinaire qui perçoit des honoraires, ou bien nous lui donnons $200. Si mon honorable ami veut bien m'écrire, je serai heureux de m'occuper de ce qu'il me demande.

M. WARNOCK: L'honorable ministre a-t-il eu des nouvelles de l'inspecteur qu'il a envoyé à Lethbridge pour inspection des viandes. Nous avons discuté cela dans le budget supplémentaire.

M. BURRELL: Afin de ne pas perdre de temps à cela maintenant, je puis dire qu'en général le rapport a été très satisfaisant et que tous les gens dans le district ont été assez satisfaits. Si mon honorable ami veut attirer mon attention là-dessus je verrai à ce qu'il reçoive un exemplaire du rapport.

M. KYTE: Quelles qualifications spéciales ces inspecteurs sont-ils supposés posséder avant d'être nommés—je veux parler de ces inspecteurs de substances alimentaires?

M. BURRELL: La partie alimentaire est relativement peu importante. Nous avons ce qu'on appelle la loi des viandes et des conserves alimentaires. La plupart des inspecteurs relevant de cette loi ne s'occupent que de l'inspection des viandes aux abattoirs. Aucune viande ne peut être exportée du pays ou passer d'une province à une autre à moins que les animaux n'aient été tués sous la surveillance d'un de nos inspecteurs dans les abattoirs et sans qu'elle porte l'estampille "Canada Approved", à peu près comme aux Etats-Unis. Nous avons quatre ou cinq inspecteurs qui voient aux fabriques de conserves, surtout pour s'assurer que les conditions sanitaires sont bien observées et que tout est fait dans l'ordre. Nous ne faisons pas d'analyses—c'est là chose qui appartient au ministère du revenu de l'Intérieur.

M. KYTE: Les inspecteurs dont je veux parler sont probablement nommés par le revenu de l'Intérieur.

M. BURRELL: Probablement.

M. SMITH (Ontario-Sud): Le ministre a-t-il entendu parler de griefs, surtout dans la province d'Ontario, au sujet de la manière dont on dispose des viandes des marchands à Montréal?

M. BURRELL: Non, je n'ai entendu parler de rien.

Pour encourager la production et la vente du tabac canadien, $30,000.

M. GRAHAM: Combien de tabac a-t-on produit au Canada l'année dernière?

M. BURRELL: Je crains bien ne pas pouvoir donner ce chiffre dans le moment. Nous avons une station à Harrow, et une à Saint-Jacques l'Achigan, dans Québec. Diverses expériences se poursuivent sur diverses sortes de tabacs, pour le séchage et ainsi de suite.

Pour expérience relative à la conservation des fruits par les moyens frigorifiques, $28,500.

M. GRAHAM: Que peut être cela?

M. BURRELL: C'est un crédit spécial déposé l'année dernière et à voter de nouveau cette année pour expériences à la conservation des fruits par le froid. Nous n'avons encore rien fait, mais je crois que pour certaines expériences nous ferons quelque chose cette année.

Subvention à l'exposition du Dominion, $50,000.

M. SINCLAIR: Où cette exposition doit-elle avoir lieu cette année?

M. BURRELL: A Brandon, Manitoba.

Pour l'administration et la mise en vigueur de la loi relative aux insectes destructeurs et aux divers fléaux, $30,000.

M. SINCLAIR: Comment cet argent est-il dépensé?

M. BURRELL: Cela se rapporte au travail entomologique que nous faisons par tout le Canada. Nous poursuivons des expériences spéciales dans les Provinces maritimes au sujet de la mouche à queue brune, qui a fait de tels ravages dans les états de l'Est qu'on a déjà dépensé là-bas au delà de $6,000,000 pour l'exterminer.

Nous essayons d'empêcher que cet insecte ne se propage au Canada. En certains endroits de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, il a fait son apparition, et nous avons un personnel d'inspecteurs qui exécutent ce travail ainsi que d'autres besognes qui relèvent du service entomologique.

Quarantaine, $273,000.

M. BURRELL: C'est le crédit ordinaire voté pour les stations de quarantaine de la Grosse-Ile, de Saint-Jean, d'Halifax et de Victoria.

M. GRAHAM: Pourquoi mon honorable ami retient-il ce steamer?

M. BURRELL: Le service a laissé à désirer, depuis plusieurs années, et nous en sommes venus à la conclusion qu'à Saint-Jean, nous devrions faire ce que nous faisons dans le cas de la Grosse-Ile, d'Halifax et de Victoria—c'est-à-dire avoir un steamer appartenant au ministère, et non pas louer un steamer pour ce service.

M. SINCLAIR: Je comprends que le gouvernement fait construire en dehors du Canada plusieurs bateaux-passeurs et autres

stamers. J'aimerais faire observer à l'honorable ministre l'importance de faire construire ces vaisseaux au Canada, alors même que le coût de ce travail serait plus élevé que si on le faisait exécuter en Angleterre ou en Ecosse. Le gouvernement, en faisant construire ces navires à l'étranger, semble perdre de vue le fait qu'il pourrait être un excellent client pour les chantiers maritimes du Canada. On me dit que le Gouvernement a l'intention de faire construire vingt-sept bateaux à vapeur d'une classe ou d'une autre et que ce travail sera exécuté en dehors du pays. Pourtant, ce travail pourrait tenir occupés, la plus grande partie de l'année, les ouvriers d'un chantier maritime canadien. On a discuté souvent cette question ici même, mais le Gouvernement constatant qu'on peut construire ces navires à un prix un peu moins élevé à l'étranger, n'a apparemment arrêté aucun moyen d'assurer la construction de ces navires en notre pays. J'espère que l'honorable ministre verra à ce que ces navires soient, à l'avenir, construits au Canada, et que ce travail soit exécuté sur ses propres chantiers maritimes.

M. BURRELL: Je prends bonne note du conseil donné par mon honorable ami, car cette idée-là est loin de me répugner.

M. GRAHAM: On devrait se rappeler que, sur les matériaux qui entrent dans la construction de ces navires, les constructeurs auraient à acquitter au gouvernement un certain droit et que, lorsque ces navires sont construits, en Angleterre ou en Ecosse, et qu'ils nous arrivent complètement terminés, ils ne sont soumis à aucun droit. Voilà ce dont on doit tenir compte, lorsqu'on établit une comparaison touchant le coût de construction dans des chantiers d'autres pays.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à minuit et demi, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mercredi, 21 mai 1913.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

BUREAU DE LA REDACTION DES LOIS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

*M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Une enquête a-t-elle eu lieu il y a quelque temps sur le fonctionnement du bureau du rédacteur des lois de la Chambre des communes?

2. Dans l'affirmative, à quelle date, et par qui l'enquête a-t-elle été faite?

3. Au cours de la présente session, l'un des membres du Gouvernement n'a-t-il pas déclaré en Chambre que le rapport, la preuve et tous les autres documents concernant ladite enquête seraient bientôt soumis à la Chambre?

4. Pour quelle raison le rapport et la preuve n'ont-ils pas été déposés sur le bureau conformément à l'ordre donné par cette Chambre le 9 avril?

M. BORDEN : Une enquête a eu lieu avant le commencement de la présente session. Quelqu'un a demandé le dépôt du rapport qui sera communiqué en temps et lieu.

TRANSPORT DU COURRIER DE GROSVENOR.

M. CHISHOLM demande:

1. Combien de soumissions ont été reçues pour le transport du courrier entre Grosvenor et la station du chemin de fer, quels étaient les soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission?

2. J. M. McKeough a-t-il soumissionné cette entreprise? Dans l'affirmative, quel était le montant stipulé dans sa soumission?

3. Sa soumission a-t-elle été acceptée? Dans l'affirmative, pourquoi a-t-elle été refusée par la suite?

4. Alexander Tate a-t-il offert de faire ce service pour $63? Dans l'affirmative, pourquoi son offre n'a-t-elle pas été acceptée?

M. PELLETIER :

1. Les soumissions reçues pour le transport du courrier entre Grosvenor et la station du chemin de fer, soit: J. M. McKeough, $100 par année; R. V. Tate, $121.78 par année; George Green, $130 par année.

2. Répondu sous le n° 1.

3. On a d'abord jugé à propos d'accepter la soumission de McKeough, mais rien n'a été fait pour permettre d'examiner le projet d'établissement d'une ligne postale entre Linwood et une traverse de chemin de fer qui se trouve à trois milles de distance du bureau de poste.

4. L'offre d'Alex. Tate avait trait au transport du courrier jusqu'à la traverse du chemin de fer, et non jusqu'à la station de Linwood. Réflexion faite, le département a décidé de maintenir le service de la station de Linwood, et comme l'inspecteur avait fait rapport que McKeough avait renoncé à l'entreprise, un contrat a été signé avec Redmond Tate au prix demandé par McKeough.

TRANSPORT DU COURRIER DES BOULES.

M. LEMIEUX demande:

1. Le contrat de Matthieu Bonenfant, des Boules, comté de Rimouski, pour le transport du courrier, a-t-il été annulé?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison, et à la demande de qui?

3. Une enquête a-t-elle eu lieu?

M. PELLETIER: Ce contrat stipulait qu'il prendrait fin après un avis de trois mois. L'avis a été donné et un nouveau contrat a été signé avec le receveur de la poste, Achille Bérubé, pour le même prix—$100 par année.

LE RECEVEUR DE LA POSTE DE SINTALUTA.

M. THOMPSON demande:

1. Pour quelle raison James W. Hastings, receveur de la poste à Sintaluta, a-t-il été destitué?
2. Quand a-t-il été destitué? Qui a été nommé pour le remplacer?

M. PELLETIER:

1. Pour ingérence dans la politique.
2. Le 2 de décembre 1911. M. Georges Hill.

LES BOUEES DU CHENAL DU SAINT-LAURENT.

M. BOULAY demande:

1. Qui a été nommé, ou qui est ingénieur pour la pose des bouées du département de la Marine dans le chenal du Saint-Laurent, de Montréal à Gaspé?
2. Si un ingénieur a été nommé, quand l'a-t-il été?

M. HAZEN:

1. La pose des bouées entre Montréal et Portneuf se fait sous les ordres de l'agent qui demeure à Montréal. Entre Portneuf et Gaspé, elle se fait sous les ordres de l'agent qui habite Québec. Ces divers agents envoient un ou plusieurs hommes employés dans leurs agences pour poser les bouées.
2. Répondu sous le n° 1.

GARDIEN DES PECHERIES DANS LE COMTE DE PRINCE.

M. RICHARDS demande:

1. Daniel N. Forbes, gardien de pêcheries dans le comté de Prince (I. P.-E.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, quand et pour quelle raison?
2. Sur la proposition de qui la destitution a-t-elle été faite?
3. Une enquête a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, qui l'a conduite?
4. Quels sont les noms des témoins?
5. Qui a été nommé pour remplir la position?
6. Sur la proposition de qui la nouvelle nomination a-t-elle été faite?

M. HAZEN: M. Forbes était un gardien surnuméraire des pêcheries. Ces fonctionnaires ne sont employés que pendant la saison de la pêche. Il n'a pas été congédié, mais lorsque ses fonctions ont pris fin, l'Etat ne l'a pas repris à son service.

CORDE DE MANILLE.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement sait-il que la corde de manille a doublé de prix pour le consommateur pendant l'année dernière?
2. Le Gouvernement prendra-t-il des mesures pour connaître la cause de cette augmentation anormale?

M. REID:

1. Le ministre des Douanes a appris par les revues de commerce que depuis un an ou deux le prix de la corde de manille a beaucoup augmenté.
2. La cause de cette augmentation est déjà évidente, d'après les renseignements fournis par les revues de commerce qui laissent voir que cette augmentation doit être attribuée surtout à l'augmentation du prix du chanvre qui sert à la fabrication de la corde—le chanvre étant un produit des îles Prilippines d'où on l'importe en franchise.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE SAINT-SIMEON ET TADOUSAC.

*M. LEMIEUX demande:

1. Quel est le nom du courrier qui fait le service entre Saint-Siméon et Tadousac?
2. Une nouvelle entreprise a-t-elle été accordée pour le transport des lettres?
3. Dans l'affirmative, depuis quand et pour quelle période de temps?
4. Des soumissions ont-elles été demandées?

M. PELLETIER:

1. Alfred Poitras.
2. L'entreprise qui prend fin le 31 décembre 1913, a été renouvelée.
3. Pour quatre ans à compter du 1er janvier 1914.
4. Non. L'entreprise a été renouvelée sans avis d'adjudication, conformément aux dispositions de la loi qui permet au ministre des Postes d'agir ainsi lorsque le service a été fait d'une manière satisfaisante et que les conditions sont avantageuses pour le public.

A. GEORGE CHAMPAGNE.

M. DEMERS demande:

1. M. A. George Champagne, a-t-il été nommé membre du bureau des examinateurs pour la délivrance de licences aux ingénieurs-mécaniciens? Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de faire cette nomination?
2. Le Gouvernement sait-il que M. Champagne est, dit-on, employé à la 'Boiler Insurance Company', et que sa nomination serait vue d'un mauvais œil par d'autres compagnies et constituerait une injustice pour d'autres compagnies qui s'occupent d'assurance de chaudières?

M. CODERRE:

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

EMPLOI DE GEORGE HOUGH.

M. VERVILLE de mande:

1. Le commissaire des Douanes a-t-il reçu quelque communication de la part de quelqu'un ayant à se plaindre d'un membre d'une union, nommé John Hough, employé à l'hôtel des Douanes à Montréal?
2. S'il en est ainsi, qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire à cet égard?

3. Le Gouvernement sait-il que cette communication a pour but, à ce que l'on prétend, de faire du tort à M. Hough?

4. A-t-on fait des plaintes au sujet de la moralité ou de la capacité physique de M. Hough? S'il en est ainsi, quelle est la nature de ces plaintes?

M. REID:

1. Le département des Douanes a reçu une communication dans laquelle on se plaignait que John Hough, commis des douanes, se livrait à d'autres travaux.

2. On a fait savoir à M. Hough qu'il devait se conformer aux conditions de la loi de l'auditeur des comptes concernant l'emploi de personnes dans le service extérieur des douanes.

3. Non.

4. Non.

STATION DE SIGNAUX DE BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. A qui est confiée la station de signaux de Bonaventure (P.Q.), et quel est son salaire?

2. A-t-on donné des ordres pour que quelqu'un soit chargé de cette station, cette année, et l'ordre a-t-il été mis en vigueur?

M. HAZEN: 1. Frédéric Arsenault, $60 dollars par année.

2. Oui. La station a été ouverte cette année le 21 avril.

BOUEES A SAINT-GODFROY.

M. MARCIL demande:

1. Qui est chargé de l'entreprise de la mise en place cette année à Saint-Godfroy, et quelle est sa rémunération?

2. A quelle date la bouée a-t-elle été mise en place cette année, si elle l'a été? Si la chose n'a pas été faite, le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il l'intention de la faire mettre en place?

M. HAZEN: 1. (a) M. William Huard (b) $25 par année.

2. La bouée a été mise en place le 5 mai.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SOUTHAMPTON.

M. CARVELL demande:

1. Un marché a-t-il été conclu avec la 'Southampton Railway Company' au sujet d'une subvention?

2. S'il en est ainsi, pour combien de milles, et combien par mille?

3. Une partie de la subvention a-t-elle été payée? Dans l'affirmative, quelle somme?

4. A qui cette somme a-t-elle été payée?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. Treize milles; $3,200 par mille ne devant pas excéder $6,400 par mille.

3. Oui; $48,442.88.

4. A la compagnie du chemin de fer de Southampton.

M. VERVILLE.

ARSENAL A RIGAUD.

M. BOYER demande:

1. Quelle somme a-t-on payé à l'entrepreneur qui a récemment fait des réparations à l'arsenal de Rigaud pour le compte du département de la Milice?

2. Si sa réclamation n'est pas encore payée, à quel montant s'élève-t-elle?

M. HUGHES (ministre de la Milice):

1. $2,245.

2. Répondu sous le n° 1.

COURRIER DE LA MALBAIE.

*M. LEMIEUX demande:

1. Léon Trudel, courrier, faisant le service entre le vapeur "Champlain" au quai de la Pointe-à-Pic et le village de la Malbaie, a-t-il été remercié de ses services?

2. Lui a-t-on donné un avis de trois mois?

3. Y a-t-il eu enquête?

4. A la demande de qui le marché a-t-il été annulé?

M. PELLETIER: Il n'y a pas de marché pour ce service, qui est fait en vertu d'une convention temporaire.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt de documents suivants:

Copie de toutes correspondances échangées durant l'année 1912, entre le capitaine Bélanger, commandant de l'"Euréka", et le département de la Marine, tant à Québec qu'à Ottawa.—M. Boulay.

Copie de tout document, correspondance, rapport et enquête relativement à un accident survenu à Trois-Pistoles, le 1er septembre 1912, concernant la mort de Arsène Ouellet et les blessures infligées à Joseph Gagnon, lorsque ces deux hommes furent frappés par le train n° 150 de l'Intercolonial, à la date ci-dessus.—M. Boulay.

Copie de tous papiers, lettres, documents, contrats, règlement ou pièces justificatives de règlement, et tous autres papiers ou documents se rapportant de quelque manière à la réclamation de la 'Rainy River Navigation Company' contre le gouvernement, au sujet d'un arrangement relatif au paiement d'une subvention pour le service de certains bateaux entre Fort-Frances et Kenora pendant la saison de 1911, ou concernant le règlement de ladite réclamation ou de ladite subvention.—M. Macdonell.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER: Je demanderai au Gouvernement quand il se propose de déposer ses autres projets de loi.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Vers la fin de la semaine, je crois, ou au commencement de l'autre. Il y a quelques jours, mon très honorable ami a demandé quelles autres mesures le Gouvernement proposerait pendant la présente session. Le Gouvernement a présentement à l'étude un projet d'amendement à la loi concernant la responsabilité des municipalités pour la paie et la subsistance

de la milice appelée en aide au pouvoir civil. Je ne suis pas bien certain si cette mesure sera prête à temps pour être déposée pendant la présente session; le Gouvernement a décidé la question en principe, mais il y a encore quelques détails à considérer avant de rédiger l'amendement. Le ministre de la Justice a l'intention de déposer un court projet de loi concernant le personnel des pénitenciers, et il sera nécessaire aussi de modifier la loi des juges, à cause de la législation provinciale qui pourvoit à une augmentation dans le nombre des juges dans quelques provinces.

Le directeur général des Postes a l'intention de déposer un bill pour modifier la loi des Postes, au sujet des traitements des facteurs et autres questions techniques. Je ne crois pas que ce bill soit de nature à provoquer une longue discussion. Il est possible aussi qu'il soit nécessaire d'apporter des changements dans la loi régissant l'administration et l'organisation des ministères. Je n'en suis pas bien sûr, mais dès que le Gouvernement aura pris une décision, j'en ferai part à mon très honorable ami.

EMISSIONS DE LA COMPAGNIE DU DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. MACLEAN (York-sud): Je donne avis qu'à la première occasion favorable lorsque l'on demandera à la Chambre de se former en comité des subsides, je proposerai par voie d'amendement que tout émission d'actions de la compagnie du Pacifique-canadien soit à l'avenir faite en vertu d'une loi du Parlement, et non pas par simple décision de la compagnie, ni sous l'autorité du Gouverneur en conseil.

SERVICE POSTAL TRANSATLANTIQUE.

M. LEMIEUX: J'ai vu dans les journaux certaines lettres d'hommes dans le commerce au sujet de l'envoi des lettres en Angleterre viâ New-York. Lorsque mon honorable ami le directeur général des Postes a déposé sur le bureau de la Chambre le nouveau contrat pour le service postal transatlantique, il a dit que l'augmentation du nombre de voyages par semaine fera probablement disparaître la nécessité d'envoyer des lettres par New-York. Je constate que les hommes d'affaires d'Ottawa et d'ailleurs se plaignent vivement de ce changement soudain. J'ai cru comprendre de ce qu'a dit l'honorable directeur général des Postes que ce changement doit être fait immédiatement, et que, tant que le service ne sera pas parfaitement établi et les nouveaux bateaux rapides soient en service, les courriers pourraient être envoyés par New-York. L'honorable directeur général des Postes voudra-t-il expliquer comment le service fonctionne présentement.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Le nouveau service a été inauguré le 1er du mois courant. Je dois dire que je n'ai reçu de plaintes d'aucune personne dans les affaires, ni d'aucun particulier, bien que j'aie vu dans les journaux les lettres dont mon honorable ami a parlé, et que des représentants de journaux aient téléphoné au département des postes à ce sujet. Je veux qu'il soit compris bien clairement que nous ne voulons empêcher personne d'envoyer leurs lettres par voie de New-York si elles le désirent ou le demandent. Nous faisons des efforts pour transporter par les voies canadiennes toute la correspondance entre le Canada et l'Angleterre, mais il y a dans l'Union postale un règlement auquel nous sommes tenus de nous conformer et qui nous oblige à faire passer les lettres par les routes choisies par ceux qui les envoient. Mais avec le service que nous donnons maintenant j'espère que tous les Canadiens se feront un devoir de l'utiliser; cependant nous ne pouvons forcer personne.

M. LEMIEUX: De sorte que le désir de ceux qui veulent envoyer leurs lettres par New-York sera exécuté?

M. PELLETIER: Sans aucun doute.

RETRAITE DU GENERAL MACKENZIE.

M. MACDONALD: La Chambre a sans doute appris que le général Mackenzie, commandant en chef de la milice canadienne, avait donné sa démission. C'est aussi une chose connue que depuis son arrivée au Canada le général Mackenzie a donné complète satisfaction dans l'exécution de ses fonctions militaires, et la nouvelle de sa retraite a certainement été reçue avec surprise par beaucoup de gens. Les journaux ont rapporté librement qu'il existait certain désaccord personnel entre le général Mackenzie et le ministre de la milice, et je voudrais demander à ce dernier de nous dire si cela est exact, et nous renseigner en même temps au sujet des causes de la retraite du général Mackenzie, et de quelle époque elle date. Je lui demanderai aussi d'être assez bon de déposer tous les documents donnant les circonstances de cette retraite.

L'hon. M. HUGHES (ministre de la Milice): Je n'ai pu entendre ce qu'a dit l'honorable député, mais j'ai cru comprendre qu'il parlait de la retraite du général Mackenzie. Le général Mackenzie a effectivement donné sa démission, et si l'honorable député veut bien insérer au Feuilleton et donner un avis régulier de sa question, je lui donnerai une réponse. Les nouvelles des journaux sont quelquefois exagérées.

M. MACDONALD: Le général a-t-il donné les raisons de sa démission?

M. HUGHES: Je répondrai avec plaisir à toute question qui sera mise au Feuilleton, et j'apporterai tous les documents.

M. MACDONALD: Le ministre ne veut pas être assez bon de donner à la Chambre les raisons du général Mackenzie?

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Le ministre de la Milice a dit à l'honorable député qu'il répondrait à toute question dont avis serait régulièrement donné.

M. MACDONALD: Je crois avoir la parole, et la brusque intervention de l'honorable premier ministre n'était pas nécessaire. Le ministre de la Milice a dit qu'il n'avait pas entendu ce que je disais et je veux lui répéter l'objet de ma demande. S'il m'entend, j'aimerais savoir s'il se propose de répondre à ma question?

M. HUGHES: J'ai dit à l'honorable député que le général Mackenzie avait remis sa démission. Je lui ai dit aussi que je répondrais volontiers à toute autre demande de renseignements, s'il voulait bien inscrire sa question à l'ordre du jour, en la forme ordinaire.

M. CLARK (Red-Deer): Je crois que le ministre est dans son droit en prenant le temps qu'il lui faut pour préparer un compte rendu détaillé de l'incident; mais je serais heureux qu'il voulût bien nous rassurer; j'espère que la tendance naturelle de son esprit à exercer, d'une façon toujours appropriée, le "home rule", ne sera pas la cause pernicieuse d'un démembrement soudain de l'empire.

RECTIFICATIONS AU COMPTE RENDU.

M. CHARLTON: Qu'on me permette d'attirer l'attention, sur le compte rendu fait par les Débats des paroles que j'ai prononcées jeudi soir. Il s'y est glissé une ou deux erreurs. A la page 10306 des Débats—version anglaise—on me fait dire que la dépense totale des armées de terre et de mer du monde entier est de $25,000,000; le chiffre que j'ai mentionné est celui de $2,500,000,000. On me fait dire également que les Etats-Unis n'ont jamais bâti de vaisseaux de guerre avant 1903 et qu'en 1897 ils n'en possédaient que six. J'ai dit qu'ils avaient commencé à se livrer à cette construction en 1890, qu'en 1897 ils n'en avaient que six et que depuis cette époque ils en avaient construits quatre-vingt-trois.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERAL DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion, ajournée le 12 mai, sur la motion de l'honorable M. White (ministre des Finances), demandant que la Chambre se constitue en comité des voies et moyens.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): En reprenant la suite de la discussion du budget, dont j'ai proposé l'ajournement jeudi dernier, j'aime à dire que j'ai l'intention de parler le plus brièvement possible et que je n'éprouve aucun désir de prolonger inutilement le débat.

Je suis sûr que la gauche se joindra à moi de tout cœur pour féliciter le peuple du Canada des conditions prospères qui ont prévalu durant le cours de l'année dernière et que le ministre des Finances a rappelées dans son exposé de la situation financière du pays. L'augmentation des importations et des exportations, la croissance du revenu, l'augmentation très considérable de l'immigration et du commerce, sont des signes évidents d'une prospérité remarquable et, je l'espère, sont un gage d'un avenir encore plus brillant pour notre jeune pays. Nous avons, nous qui siégeons aujourd'hui à gauche, suivi avec un intérêt considérable l'heureuse mise en pratique de bien des programmes économiques, ou systèmes politiques, préconisés par l'ancien Gouvernement et je suis heureux de constater que la durée prolongée de ces théories économiques et de ces systèmes politiques ait pu produire de bons résultats. Quand les députés ministériels siégaient à gauche ils avaient l'habitude invétérée de condamner dans les termes les moins mesurés à peu près tout ce qui avait trait aux questions commerciales et financières et, au point ou en est rendu, dans sa carrière, le Gouvernement actuel, il était naturel de s'attendre à quelque dénonciation d'un bouleversement quelconque dans notre commerce et nos finances. Au contraire, nous avons été complimentés et la flatterie a revêtu sa forme la plus sincère, —l'imitation. Le parti libéral n'a jamais prétendu, à aucun moment, prescrire un programme administratif ou fiscal qui put, pendant longtemps, satisfaire à tous les besoins et à toutes les nécessités de ce jeune pays, particulièrement dans des temps ou s'opéraient de grands progrès et de considérables modifications. Les libéraux, aujourd'hui, croient qu'ils pourraient eux-mêmes perfectionner leurs propres méthodes politiques, pour faire face aux changements de circonstances.

Il y a un moment, je me joignais au ministre des Finances pour vanter le progrès remarquable par lequel a passé notre pays, durant les dernières années. Je désire revenir, un instant, sur ce point, afin de signaler à la Chambre un aspect de la question qui ne devrait jamais être perdu de vue et c'est celui-ci: Quelle est la source du progrès et des développements qui se sont accomplis dans ce pays durant les dix dernières années et même avant? Cette question est toujours de mise, parce que si nous ignorons la source et l'origine de notre croisance et de notre prospérité, à cette époque, notre administration ne sera pas dirigée dans la bonne voie, nous attribuerons improprement notre croissance et notre prospérité à des causes étrangères et la puissance gouvernementale sera dirigée vers

des fins non profitables. Je crois que je n'affirme qu'une vérité évidente par elle-même, quand je dis que les progrès de toute nature qui se sont accomplis, dans ce pays, durant les dernières années, sont dus à notre richesse et à nos ressources naturelles et, peut-être, afin d'être plus explicite, puis-je dire que cette croissance et cette prospérité sont imputables à nos vastes et fertiles terres, dont il nous reste encore d'immenses réserves et qu'aussi longtemps que ces conditions existeront, nous jouirons nécessairement de beaucoup de prospérité. Thomas Carlyle faisait remarquer un jour à un Américain, avec lequel il discutait la question de la prospérité des Etats-Unis: " Vous pouvez vous vanter de votre démocratie, ou de toute autre " cratie ", ou de toute autre niaiserie politique, mais la raison pour laquelle votre pays et vos gens sont prospères, c'est que vous avez de vastes territoires et une très petite population ".

Je proclame, monsieur l'Orateur, avec certitude, que la prospérité de ce pays est due à ce que nous avons eu et à ce que nous possédions encore d'immenses étendues de riches terres, avec une population relativement peu considérable; et cela, malgré notre législation bien peu scientifique et malgré les autres obstacles que le Parlement et d'autres causes ont pu semer sur la route de notre avancement.

J'insiste sur ce point, monsieur l'Orateur, pour la raison que des députés et des gens de l'extérieur ont cherché à assigner ceci ou cela, comme cause de la prospérité de ce pays. Je n'oserais pas prétendre que l'avancement de notre pays est dû à une cause unique, mais je prétends que si vous cherchez à trouver l'origine de nos progrès, vous en arriverez nécessairement à la rattacher à celle que je viens de mentionner, à savoir: notre richesse et notre fertile étendue territoriale. Vous trouverez que c'est la cause de la belle prospérité dont nous avons joui les années passées. C'est à elle que nous devons notre grande immigration, la fondation de nombreux foyers et l'augmentation du nombre des producteurs et des consommateurs. C'est la raison principale de la croissance des salaires, parce que les gages payés par l'agriculture, dans tous les pays, sont toujours le facteur dominant des salaires généraux de ce même pays. C'est elle qui est responsable de la construction de nos nombreuses voies ferrées, c'est aussi elle qui est responsable, plus que tout autre principe déterminant, de l'augmentation de la quantité et de la diversité de nos produits manufacturés et c'est elle encore, avant toute autre cause, qui est responsable de notre accumulation de richesses.

La Chambre doit regretter que le budget n'ait pas été présenté à une époque plus rapprochée du début de la session et le pays a dû être désappointé que le ministre des Finances n'ait pas eu de changements plus importants à annoncer, dans le tarif, le commerce et les débouchés commerciaux. Il doit y avoir dans le parti du premier ministre beaucoup d'individus et de combinaisons financières qui s'attendaient à des modifications de tarif, parce que les chefs du parti conservateur en 1911, sinon explicitement, du moins implicitement, ont dû s'être engagés grandement auprès des représentants de puissantes organisations qui maintenant s'attendent à toucher le premier versement. Quand la droite était dans l'opposition, elle décriait sans cesse le tarif du Gouvernement du jour. Elle prétendait que le tarif n'était pas convenable aux meilleurs intérêts du pays et elle proclama que si elle passait à la direction des affaires, elle donnerait au pays un tarif plus en rapport avec ses besoins et qui contribuerait à développer plus rapidement ses ressources et son commerce.

Dans celui de ses nombreux programmes qui est connu sous le nom de programme d'Halifax, le premier ministre annonçait ainsi la politique du parti conservateur:

> Un régime douanier propre à promouvoir au Canada la production de tous les objets utiles et toutes les marchandises qui peuvent être produits ou manufacturés avec ou par suite de nos ressources naturelles, en tenant compte des besoins du consommateur, aussi bien que de ceux de notre population ouvrière.

C'était annoncer une politique bien vaste et propre à satisfaire aux demandes de toutes les parties du pays et aux besoins de toutes les classes. Elle signifiait qu'il existait alors des défauts inhérents au tarif et que des objections étaient formulées contre lui; elle constituait de plus une promesse, au nom du parti conservateur, de les rectifier et de les faire disparaître lorsqu'il arriverait au pouvoir. Je prétends donc que le Gouvernement a eu amplement le temps de remplir ses promesses et de montrer clairement ce qu'il entendait en affirmant que le tarif du gouvernement libéral n'était pas établi dans l'intérêt du Canada.

Il existe, à ma connaissance, certains indices qui font croire qu'en 1911 le parti conservateur fit réellement la promesse à certains intéressés de faire des changements au tarif. En septembre 1911, j'eus connaissance du fait suivant: la Independent Cordage Company cherchait à écouler les produits de son usine d'Halifax et le 1er septembre une commande pour 150 tonnes de ficelle était donnée à la compagnie par l'un de ses clients habituels, à Halifax, et cette commande fut acceptée sous la réserve d'une condition mentionnée sur la commande même:

> Cette commande est acceptée à la condition que le gouvernement soit maintenu au pouvoir. Si le gouvernement est défait nous prévoyons un changement de tarif sur la ficelle servant à la pêche au homard.

Je sais qu'un autre manufacturier de ficelle obtint une commande à Halifax vers

la même époque et qu'une condition semblable fut apposée sur la commande. Evidemment il doit y avoir eu quelque promesse, par le parti conservateur, aux manufacturiers de cet article, de faire des changements importants dans le tarif sur la ficelle, s'il arrivait au pouvoir. J'ai été surpris de constater que le discours du ministre des Finances ne faisait aucune allusion à l'item du tarif qui concerne certains bois bruts, qui ont fait le sujet de discussions à la Chambre au cours de la dernière session. Je rappelle aux députés que, immédiatement après que le Gouvernement eut été porté au pouvoir en 1911, en vertu d'une décision de la trésorerie, prise, je suppose, à la demande du ministre des Douanes, il fut décrété qu'un droit de 25 p. 100 serait prélevé sur certains bois bruts, importés dans ce pays, qui précédemment étaient admis en franchise.

Cette affaire a été signalée à l'attention du Parlement à sa dernière session par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) qui, le 23 janvier, proposait la résolution suivante:

> Que le ministre des Douanes, en percevant un droit de 25 pour 100 sur les planches, madriers, soliveaux, voliges, pièces de colombage et autre bois d'œuvre sciés, rabotés sur une seule face, lorsque les fonds n'en sont pas assemblés, ni à languettes, ni à rainures, transgresse la loi des douanes et impose au peuple injustement et illégalement une lourde taxe.

Le jour où cette résolution se discutait, quelqu'un des membres de la droite déclara que le Gouvernement libéral avait délibérément et à dessein toléré ce qu'il appelait la contrebande du bois. Un député de la Colombie-Anglaise éleva une protestation parce que je niais le fait de contrebande dans le cas du bois admis en franchise à tort ou à raison. Tous ceux qui, parmi la droite, ont pris part à la discussion ont vigoureusement soutenu que des bois importés sous cette forme étaient soumis au droit. Après cela, on se serait attendu que le Gouvernement continuât d'imposer le droit de 25 p. 100. Pour des motifs qui doivent paraître étranges à tout le monde, la question de savoir si ces importations étaient ou non exemptes de l'impôt fut soumise à la cour de l'échiquier, lorsque rien, à mon sens, ne justifiait cette démarche. Une décision sur ce point du conseil de la trésorerie devait, selon moi, suffire. S'il l'avait voulu, le Gouvernement aurait pu laisser passer en franchise ces bois et donner à la loi une interprétation libérale. Le renvoi de cette affaire à la cour de l'échiquier était fort répréhensible; ce n'était ni plus ni moins que gaspiller délibérément les deniers publics, et il ne pouvait y avoir de la part du Gouvernement nul désir sincère de résoudre la question conformément à un principe. La cour de l'échiquier décida que du bois de cette sorte était légalement imposable.

Peu après cette décision, toutefois, il sembla qu'une élection dût avoir lieu dans la province de la Saskatchewan; quelqu'un doit avoir fait entendre que, pendant une élection dans cette province, il ne fallait pas qu'il fût dit que par une décision du conseil de la trésorerie, le Gouvernement actuel avait assujéti à la perception d'un droit certaines formes de bois non ouvré susceptibles en vertu du tarif d'entrer librement dans le pays, et que cette décision avait été sanctionnée par la cour de l'échiquier.

Pour éviter au Gouvernement des récriminations de cete nature, il y avait à prendre des mesures, et qu'a-t-on fait? Quelque chose de pire encore que le renvoi de la question à la cour de l'échiquier. L'affaire fut portée devant la cour suprême, à qui l'on demanda de casser une décision qui était conforme à celle du conseil de la trésorerie et dont le Gouvernement jusque-là avait admis l'à-propos. Rien de plus répréhensible se pouvait-il tenter? La cour suprême du Canada infirma la décision de la cour de l'échiquier et décida que du bois de cette sorte était exempt de tout droit. Ce n'était pas là traiter sérieusement, honnêtement et d'une manière pratique une question d'intérêt public. Rien au monde ne justifiait un appel à la cour suprême. C'était un impardonnable gaspillage des fonds publics délibérément perpétré. Le cabinet avait tout pouvoir d'interpréter libéralement cet article du tarif, quel qu'en pût être le sens strictement légal. Une décision de la cour suprême dans l'espèce n'est, après tout, qu'une interprétation judiciaire, exprimant ou n'exprimant pas l'intention du Parlement. A la dernière session, nos amis de la droite soutenaient que l'intention du Parlement avait été d'imposer sur le bois un droit de 25 p. 100. Ils affirmaient que le ministère précédent avait délibérément et avec préméditation toléré l'entrée en contrebande de bois non ouvrés dans les provinces de l'Ouest et que des fonctionnaires de la douane avaient délibérément fermé les yeux sur ces infractions au tarif. Je demanderais au ministre des Finances et à ses collègues du cabinet de bien vouloir me dire si, à la dernière session du Parlement, ils n'ont pas clairement énoncé cette opinion que du bois sous cette forme devait acquitter un droit de 25 p. 100. Pourquoi ne l'ont-ils pas à cette session frappé d'une taxe de 25 p. 100. S'ils étaient de bonne foi, ils auraient annoncé pour cette session l'imposition d'un droit de 25 p. 100 sur les bois importés sous cette forme. S'ils disent n'avoir pas eu l'intention ni le désir de percevoir une taxe sur ces bois, pourquoi n'apportent-ils pas au tarif une modification qui fasse cesser toute équivoque sur ce point? Deux

cours de justice se sont prononcées différemment sur le sens de cet article du tarif, et un doute existe encore. Je maintiens en conséquence que le Gouvernement devrait élucider ce point par une loi qui déclare exempts de droit les bois de cette sorte. Le ministre des Finances et ses collègues du cabinet doivent confesser un manque de franchise dans cette affaire.

Avant de discuter les deux questions qui me préoccupent plus particulièrement, c'est-à-dire celle du revenu et celle de la dépense, je désirerais toucher deux mots d'une autre affaire. Il y a plus d'un an, la droite nous disait que le Royaume-Uni était le marché qu'il convenait d'assurer à nos produits exportables. C'était, affirmait-on, un marché vaste et non sujet à de brusques changements; on nous disait que les unionistes ou conservateurs de la Grande-Bretagne préconisaient la protection et l'établissement d'un régime de faveur dont bénéficieraient les produits naturels du Canada. Mais il est survenu au cours des quelques derniers mois certains événements, et il nous faut, je crois, exprimer notre surprise de ne plus entendre ces messieurs nous parler de la chose. Il y a quelques mois, le chef des unionistes d'Angleterre déclarait publiquement que c'était la politique de son parti d'établir un tarif qui favoriserait les produits naturels des différentes colonies de l'empire. On se souvient que cette déclaration souleva dans le temps une violente tempête parmi les unionistes, dont le parti fut même sur le point de se rompre. Son chef, M. Bonar Law, crut alors devoir annoncer qu'il abandonnerait ses précédentes déclarations, pour n'y revenir du moins qu'après les élections suivantes, dans l'intérêt du parti. Mais ses amis politiques n'étant pas encore satisfaits il dut formuler une nouvelle politique, qu'il annonça dans les termes qui suivent:

S'il était porté au pouvoir, il imposerait immédiatement une taxe modérée sur les objets manufacturés de provenance étrangère et donnerait aux colonies une préférence sur le marché anglais, la préférence la plus large possible, moins l'imposition de nouveaux droits sur les denrées alimentaires.

Telle a été la dernière déclaration des unionistes de la Grande-Bretagne relativement à cette préférence dont les membres de la droite nous ont tant parlé depuis un grand nombre d'années. Par la politique attribuée il y a quelques années au parti unioniste, nous devions trouver d'amples débouchés à nos produits exportables, mais il semble que l'on ait pour jamais abandonné tout espoir. Il se peut, naturellement, que, selon la déclaration de M. Bonar Law, nous ayons, si son parti arrive au pouvoir, des chances d'exporter dans ce pays nos objets manufacturés sous l'empire d'un régime de faveur d'où nous ne retirerions aucun profit, comme la députation le comprendra aisément.

Ici se présente une autre question, sur laquelle je dirai deux mots. Il s'agit de cette commission du tarif que le premier ministre, en 1911, avait promis d'établir dès son arrivée au pouvoir et dont le ministre des Finances ne nous a encore rien dit cette année; cette commission qui devait traiter les choses du tarif d'une manière scientifique. Un projet de loi autorisant la création d'une semblable commission a été présenté à la session dernière. Le Sénat a fait quelques amendements qui ne dérangeaient en rien l'économie de la mesure, et le cabinet cependant a refusé de les accepter, de sorte que le bill relatif à la commission du tarif n'a pu devenir loi. Cette commission devait imaginer un moyen de mettre au creuset tous les faits discordants et irréconciliables qui se rattachent inévitablement à l'élaboration des tarifs, afin d'en faire sortir des vérités économiques devant satisfaire protectionnistes et libre-échangistes, extrêmes ou modérés. Je suppose que, réflexion faite, le Gouvernement a pensé qu'une commissoin du tarif ne pouvait servir les fins utiles annoncées antérieurement à la dernière élection. Pour ce qui me concerne, je ne regrette pas l'abandon de ce projet, qui m'a paru être inspiré par une simple fantaisie fiscale et dont l'objet est parfaitement absurde. Ce pouvait être un excellent moyen de mystifier le public en général en ce qui touche aux choses du tarif. Jamais je ne me suis figuré que cela pût nous être de quelque profit dans l'élaboration de notre tarif.

Ayant dit ces quelques mots relativement aux choses du tarif, je désire maintenant discuter certaines questions se rattachant au revenu et à la dépense. Il s'est écoulé quelques jours depuis que l'honorable ministre a fait son exposé de la situation, et certains chiffres fort intéressants de cet exposé peuvent n'être pas présents à la mémoire des membres de cette Chambre. Je vais en conséquence en rappeler quelques-uns. Le ministre des Finances nous a dit que, pour 1912-1913, la recette avait été de $168,250,000, et de $136,108,000 pour 1911-1912, ce qui constitue, en chiffres ronds, un excédent pour le dernier exercice de 32 millions sur l'exercice qui l'a précédé. Afin de fournir une base de comparaison pour le revenu de l'année dernière, que l'on me permette d'indiquer quelle a été la recette depuis 1896 de quatre ans en quatre ans.

Recettes du Trésor—Périodes de quatre années.

1896	$ 36,618,000
1900	57,000,000
1904	70,179,000
1908	96,000,000
1912	136,000,000
1913	168,250,000

On voit qu'il y a eu un remarquable et constant accroissement des revenus publics depuis 1896. Pour montrer maintenant l'augmentation proportionnelle des revenus du dernier exercice sur celui de

quelques autres années, qu'il me soit permis de vous présenter le tableau suivant:

Augmentation de revenu pour 1912-1913 relativement à 1896, environ..	450%
Augmentation de revenu pour 1912-1913 relativement à 1900, environ..	325%
Augmentation de revenu pour 1912-1913 relativement à 1910, environ..	65%
Augmentation de revenu pour 1912-1913 relativement à 1912, environ..	25%

Envisagé sous cet angle, l'accroissement des recettes depuis quinze ans semble phénoménal.

Un mot sur le chapitre des dépenses. D'après l'exposé du ministre des Finances, le chiffre de notre dépense pour 1913 est de $15,000,000 supérieur à celui de l'exercice précédent, et en 1913 l'augmentation de la dépense, en regard de 1912, est de cent pour cent supérieur au chiffre de la dépense atteint au cours d'un exercice quelconque sous le régime de la confédération, relativement à l'année précédente. Après plus ample examen de la dépense estimative pour l'exercice en cours, 1913-1914, je constate que non seulement l'augmentation pour cet exercice dépasse de beaucoup l'exercice précédent, mais l'accroissement proportionnel sera réellement frappant. D'après les prévisions budgétaires, on demande à cette Chambre de voter cette année $125,855,000 imputables sur le fonds du revenu consolidé. Dans le budget supplémentaire déposé sur le bureau hier même, figurent de nouveaux crédits de $17,328,809 qu'on demande à cette Chambre de voter sur le fonds du revenu consolidé.

A la fin de l'exercice, le ministre demandera probablement au Parlement de voter de nouveaux crédits supplémentaires jusqu'à concurrence d'environ $3,000,000. Dans l'ensemble, la dépense imputable sur le fonds du revenu consolidé atteindrait ainsi le chiffre de $146,000,000 pour l'exercice en cours. En outre, il figure au budget principal, à titre de dépense de premier établissement, un item de $53,000,000 et au budget supplémentaire $6,141,506, soit pour l'exercice une dépense estimative globale de $204,469,315. Une certaine quotité de ces dépenses estimatives, il est vrai, tomberont en annulation de crédits; mais la dépense probable pour l'exercice s'élèvera au chiffre le plus élevé encore atteint dans l'histoire financière du pays. Elle s'élèvera au cinquième de la dépense projetée du Royaume-Uni, dépense qui, pour le présent exercice, est portée à £195,000,000. C'est un débordement de dépenses insolites pour notre pays et ce gonflement du budget est un fait qui s'impose aux plus graves préoccupations des députés. Le Gouvernement au pouvoir se montre ami de la prodigalité. Il a trahi cette tendance, dès son accession au pouvoir. Il est naturellement enclin à la prodigalité puisqu'il désire gaspiller l'excédent. Nous prenons une fort singulière orientation en matière de finance. D'ordinaire, on fait l'évaluation de la dépense et on s'adresse aux ressources propres à créer le revenu destiné à faire face à cette dépense. Mais aujourd'hui c'est l'inverse.

Nous faisons l'estimation des recettes, puis nous nous mettons en frais de dépenser ces recettes; en d'autres termes, le comité de cette Chambre qui a toujours été connu sous le nom de comité des voies et moyens est pour ainsi dire devenu le comité des subsides, et ce dernier comité est devenu le comité des voies et moyens. Le seul problème qui se soit dressé devant le ministre des Finances—et jusqu'ici il ne s'en est guère préoccupé—c'est de savoir le moyen de se débarrasser de l'écart entre les recettes et la dépense. A mon avis, il n'exerce pas la surveillance voulue sur ceux de ses collègues qui président aux services de l'Etat qui effectuent les grosses dépenses. Ils n'ont pas droit d'obtenir du ministre des Finances tout l'argent qu'ils demandent; et il importerait que quelqu'un mît un frein à ce débordement de dépense. Le ministre des Finances n'a nullement essayé d'appliquer ce frein. Lorsqu'ils siégeaient à la gauche, ces messieurs ne cessaient de reprocher au gouvernement du jour sa prodigalité. Le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie, le premier ministre et le député de Saint-Antoine (M. Ames) lequel, si je ne me trompe, doit prendre la parole après moi, n'ont jamais manqué de saisir l'occasion de se plaindre du rapide accroissement de la dépense publique. Jamais ils n'ont cessé leurs jérémiades en ce sens et de prédire les désastres qui fondraient sur le pays, si le Gouvernement continuait à marcher dans cette voie d'année en année. A la tribune populaire, on demandait aux électeurs de condamner le Gouvernement du jour, à cause du rapide accroissement des dépenses.

Je le demande aux ministériels; qu'ont-ils à dire au sujet des dépenses effectuées dans les divers départements de l'Etat, depuis leur accession au pouvoir? Je ne veux pas examiner à la loupe toutes les dépenses; mais ce serait là un champ de recherches qu'un député pourrait utilement exploiter. Un mot au sujet des dépenses du département des Travaux publics. C'était surtout contre les dépenses de ce ministère que le ministre du Commerce et de l'Industrie et le député de Saint-Antoine (M Ames) dirigeaient jadis leurs batteries. Le ministre du Commerce et de l'Industrie se demandait s'il y avait de l'eau dans les endroits où l'on voulait dépenser les deniers de l'Etat pour la construction de brise-lames et de quais, et le député de Saint-Antoine chercha à prouver la chose en visitant les localités, armé d'instruments photographiques. Je suggérerais aux ministériels de jeter un coup d'œil sur le chapitre

du budget principal consacré au ministère des Travaux publics ainsi que le budget supplémentaire déposé hier même, et cela surtout à l'article des dépenses se rattachant aux quais, aux brise-lames et aux travaux d'amélioration des ports. Signalons brièvement à la Chambre certaines dépenses du ministre des Travaux publics.

En 1912, ce département a dépensé $10,344,000, et en 1913, il a dépensé $13,000,000. Pour 1913, ces dépenses se trouvaient entièrement entre les mains des ministériels, et avant leur avènement au pouvoir ils avaient déclaré au pays que, s'ils arrivaient au pouvoir, ils pourraient exécuter toutes les dépenses nécessaires afférentes aux travaux répondant au besoins du pays à bien moins chers deniers que ne le faisait alors le Gouvernement du jour. Le budget du ministère des Travaux publics pour l'exercice atteint le chiffre de $28,587,000, soit le double de la dépense de 1913 et presque le triple de celle de 1912.

Si les ministériels demeurent fidèles à leurs déclarations, à leurs promesses et à leurs engagements d'antan, je les invite à parcourir soigneusement le budget des Travaux publics, tant le principal que le supplémentaire; ils y trouveront quelque chose de nature à autoriser une enquête sérieuse de leur part.

M. BLAIN : Le ministère dépense-t-il trop à Halifax?

M. MACLEAN : Pour le moment, je ne me plains pas de telle ou telle dépense. L'exécution d'une forte partie de ces dépenses inscrites au budget est sans doute désirable et nombre de ces travaux seront utiles au pays. Seulement, je ferai observer au député de Peel que beaucoup de travaux projetés sont absolument inutiles et représentent un simple gaspillage.

M. BLAIN : L'honorable député voudrait-il bien préciser ces travaux?

M. MACLEAN : Oui, plus tard, je le ferai; mais pour le moment, je m'abstiens de le faire. Si le député de Peel veut bien aujourd'hui, dans l'intérêt de la bonne gestion financière du pays, déployer autant de zèle qu'autrefois, il rendra un grand service à ce pays et à ses compatriotes.

Un mot au sujet d'un autre département à grosses dépenses. En 1912, le département de la Milice a dépensé $7,580,000 et en 1913, il a dépensé $8,307,000, une importante augmentation de dépense. S'il est un service public dont la gestion financière a été vivement critiquée par les ministériels, lorsqu'ils siégeaient à gauche, c'est bien le département de la Milice. Pour 1914, la dépense estimative s'élève à $10,500,000, presque $3,000,000 de plus que la dépense réelle de 1912. Pareille dépense est alarmante et s'impose aux plus vives préoccupations du Parlement. Le Parlement attend du ministre de la milice des éclaircissements circonstanciés au sujet de cette énorme augmentation de $3,000,000 dans la dépense estimative de ce service en 1914, au regard de la dépense réelle de 1912. Je répète, jadis les ministériels, quand ils siègeaent à la gauche, déclaraient qu'à leur avènement au pouvoir, ils feraient la gestion financière des grands services de l'Etat à meilleur marché que le Gouvernement du jour.

En 1910 ou en 1911, le premier ministre (M. Borden), dans un discours public prononcé à une date et un endroit que je ne saurais préciser pour le moment, faisant allusion à la dépense globale de cette année et de l'année précédente, ajouta que le chiffre de cette dépense était si élevé que le Gouvernement demeurait réellement convaincu de corruption dans l'emploi des deniers de l'Etat et qu'il était tenu de prouver qu'il ne s'était pas rendu coupable de ces actes de corruption. Je demande aux ministériels ce qu'ils ont à dire aujourd'hui, en présence de cette dépense estimative de plus de $200,000,000, pour l'exercice en cours, dépense qui dépassera probablement le chiffre de $225,000,000, si on exécute les dépenses projetées par le Gouvernement relativement aux grandes routes, à la défense navale et autres travaux. Je le demande aux honorables députés, comment se mettront-ils d'accord avec leurs engagements passés?

Au ministre des Finances je ferai observer que cette année il aurait fort bien pu rogner ses dépenses. Il est probable que, pour cet exercice, les recettes accuseront une notable augmentation. L'an dernier, les recettes ont atteint le chiffre de $168,000,000; pour cet exercice, on pourrait le porter à $190,000,000, ou $195,000,000; mais nombre de circonstances auraient autorisé le ministre à rogner la dépense de cette année. A mon avis, le chiffre de nos emprunts au dehors, cette année, accusera une diminution, et, par conséquent, il en résultera une diminution correspondante des importations et des recettes normales. Bien que l'effet général soit une augmentation de revenu pour l'année, cette augmentation ne sera pas en proportion de l'accroissement accusé par le denier exercice ou l'exercice précédent.

Il y a dans ce pays d'autres conditions qui nous portent à croire que l'avenir rapproché ne sera pas aussi brillant que le passé immédiat. Je ne désire pas être pessimiste quant à l'avenir et je ne le suis pas, mais je crois que les circonstances auxquelles j'ai fait allusion, le resserrement financier qui s'est produit durant ces derniers mois, le développement industriel extraordinaire et l'énorme spéculation sur les terres qui s'est faite durant les quelques années écoulées, doivent avoir nécessairement leur contre-coup sur les conditions financières et matérielles dans un

avenir rapproché. Je crois que s'il y a jamais eu un moment durant les récentes années où le ministre aurait dû témoigner de quelque désir de réduire les dépenses, cela aurait dû être durant l'exercice financier de 1914.

J'ai montré que dans le dernier exercice financier, nous avons eu un excédent de recettes sur les dépenses portées au fonds consolidé de $55,000,000 et pour l'année actuelle cet excédent atteindra probablement $85,000,000 ou même davantage. Je discuterai brièvement cette question et son rapport avec la taxe. Un Gouvernement qui a un excédent de $55,000,000 dans le dernier exercice et avec un excédent probable de $85,000,000 ou $90,000,000 pour l'exercice courant, peut difficilement justifier sa conduite, s'il ne remet pas au peuple une partie importante de cet excédent. Il y a deux motifs qui militent en faveur de ce que je dis: le premier, c'est que nous avons eu depuis ces dernières années un excédent qui a atteint des proportions considérables durant l'exercice précédent et qui sera encore plus grand l'an prochain. Le second motif, c'est que nous sommes en présence, comme bien d'autres peuples, d'un problème nouveau créé par l'augmentation anormale et rapide du coût de l'existence. Je conclus, en m'appuyant sur ces deux motifs, que nous avons atteint le moment où il ne reste pas autre chose à faire pour le Gouvernement que de diminuer les impôts.

Afin de permettre aux honorables députés de comprendre l'histoire des excédents ou l'excès des recettes sur les dépenses portées au fonds consolidé durant plusieurs années écoulées, je voudrais faire connaître à la Chambre quelques-uns des faits qui se rapportent à cette question. Permettez-moi de rappeler que la pratique a été de considérer comme dépenses du fonds consolidé seulement les dépenses nécessaires à l'administration ordinaire du pays, mais comprenant à l'occasion quelques dépenses que l'on aurait bien pu porter au compte capital. Parfois ce genre de comptabilité financière a été critiqué par quelques personnes, mais en somme je pense qu'il a été jugé favorable par des députés appartenant aux deux partis. Je crois que si le pays s'engage dans une très vaste entreprise nécessitant la dépense de plusieurs millions de dollars, cette entreprise sera d'une grande utilité pour la postérité. Nous devrions donc en payer une juste proportion et l'intérêt annuel, mais nous devrions laisser le soin de liquider le reste des dépenses de premier établissement à ceux qui nous suivront et qui jouiront des résultats au moins autant et probablement plus que nous. Depuis 1900, nous avons eu ce que nous appelons des surplus, c'est-à-dire des excédents de recettes sur les dépenses du fonds consolidé et en voici le tableau:

M. MACLEAN (Halifax).

1901-2	$ 7,291,398 06
1902-3	14,345,166 17
1903-4	15,056,984 12
1904-5	7,863,089 81
1905-6	12,898,719 12
1906-7 (9 mois)	16,427,167 20
1907-8	19,413,054 22
1908-9	1,029,171 97
1909-10	22,091,963 91
1910-11	30,006,211 46
1911-12	37,946,776 59
1912-13 (approximatif)	55,000,000 00

En 1914, l'excédent probable atteindra $85,000,000 ou $95,000,000. Il n'y a pas de doute, et je suis sûr que mes honorables collègues seront de mon avis, que cet excédent continuera à croître d'année en année, sauf quand il se produira une crise commerciale ou à moins que l'argent ne soit gaspillé par des dépenses extravagantes et imprévoyantes du Gouvernement. D'après le tableau que j'ai donné, on voit que nos excédents ont commencé en 1900, dans une proportion modérée, s'élevant à une moyenne annuelle, jusqu'en 1910, d'environ $7,000,000 pour cette période décennale et atteignant en 1910 $30,000,000 et une somme plus forte en 1911, ensuite s'élevant brusquement à $55,000,000 en 1913 et probablement à $85,000,000 ou $90,000,000 en 1914. Je dis donc que nous avons atteint une période où nous pouvons nous demander si nous avons le droit de prendre ce montant dans les poches du public ou s'il ne devrait pas lui être remis sous une forme ou sous une autre. C'est une situation d'affaires dont nos honorables adversaires devraient s'inquiéter et je tiens à insister quelque peu sur l'application de ce principe.

Il y a une autre manière d'envisager ces excédents ou de considérer si nous ne prélevons pas trop du peuple. Voyons quel est le montant payé par le public comme taxe d'accise qui est la source principale de revenu intérieur. Sur un revenu total de $168,000,000, l'an dernier, $134,000,000 provenaient des douanes et de l'accise, dans la proportion suivante:

Douanes	$113,000,000
Accise	21,000,000

Je n'ai pas calculé exactement ce que ce total représenterait par tête, mais cela s'élèverait à $16 et plus. Je me souviens qu'il y a quelques années nos adversaires étaient prêts à verser des larmes parce que le montant prélevé sur le peuple par les douanes et l'accise s'élevait à $10 ou $12. En 1910 et 1911, ils se lamentaient comme Jérémie, aujourd'hui je suppose qu'ils parleront comme Isaïe. Comment se proposent-ils de justifier cette augmentation des taxes prélevées sur le peuple par les douanes et l'accise principalement quand le Gouvernement ne peut pas dépenser tout son revenu? L'augmentation de la taxe par les douanes et l'accise s'est élevée en 1913, comparativement à 1896, à plus de 500 p.

100; à 1900 de 350 p. 100, à 1910 de 50 p. 100 et à 1912 de 25 p. 100. La taxe des douanes et de l'accise pour 1914, indiquera une augmentation très marquée sur 1913.

Nos honorables adversaires diront peut-être pourquoi le parti libéral quand il était au pouvoir et qu'il avait des excédents n'a-t-il pas fait une réduction de taxes en faveur du peuple? Je pense que c'est une question qui mérite considération, bien qu'elle ne réponde pas à ce que j'ai demandé. D'abord quand le revenu provient du tarif, il n'est pas désirable de le changer continuellement. Néanmoins le parti libéral a fait quand il était au pouvoir une réduction sensible dans la taxe des douanes, si sensible en vérité que les conservateurs disaient souvent que le tarif libéral ne produisait pas pour le pays les résultats qu'on obtiendrait par le tarif qu'ils établiraient. Je pourrais aussi dire que sous l'administration libérale les surplus ont été relativement modérés. De 1900 à 1910, ils n'ont pas dépassé une moyenne de six à sept millions de dollars par an. Il est vrai que pour 1910-1911 l'excédent a atteint trente et trente-sept millions de dollars respectivement, mais en prenant toutes les années que l'ex-gouvernement est demeuré au pouvoir, ses excédents ont été petits comparés à l'énorme excédent de cette année et à celui de l'an prochain qui sera également considérable. J'ajouterai que sous l'administration libérale, durant les années ou nous avons enregistré des excédents, le gouvernement était engagé dans la construction du Transcontinental national qui a été construit par le pays lui-même à un coût élevé.

Pendant plusieurs années, depuis le début des travaux jusqu'à 1911, un fort montant était prélevé annuellement sur le fonds consolidé et employé à la construction de ce chemin de fer pour réduire la dépense du compte capital qui autrement aurait été ajoutée à la dette publique. Je crois que le Gouvernement précédent a eu raison de disposer ainsi des excédents et je ne pense pas qu'il ait mérité aucune critique du parti conservateur. Mais en ce moment nous ne sommes pas engagés, et il est peu probable que nous le soyons dans une grande entreprise nationale qui nécessitera une dépense de deniers publics, comparable à celle qui était nécessaire pour la construction du Transcontinental national. Alors, nos honorables amis n'ont aucune raison pour prendre au peuple, sous forme de taxes, le montant qu'ils prélèvent aujourd'hui, surtout si l'on tient compte que l'an dernier ils ont eu $55,000,000 de plus qu'il ne leur était nécessaire pour l'administration ordinaire des affaires du pays. Je prétends que dans les conditions actuelles il devrait y avoir un abaissement des impôts.

M. AMES: L'honorable député voudrait-il indiquer la méthode qu'il emploierait pour effectuer cet abaissement des impôts.

M. MACLEAN: J'y arriverai plus tard. Un autre motif en faveur de l'abaissement des impôts, c'est que nos honorables adversaires, alors qu'ils n'étaient pas au pouvoir, insistaient pour réduire la taxe dans des circonstances semblables. Je puis dire au ministre des Finances que tous les députés qui l'entourent—au moment où M. Fielding annonçait un excédent modéré—prétendaient qu'il devait y avoir une réduction de taxe. Le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie était toujours fâché parce que M. Fielding prélevait sur le peuple un montant de taxe aussi élevé et pour que nos honorables adversaires puissent connaître l'opinion de M. Foster, je lirai un ou deux extraits de son discours.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. MACLEAN: Quand la séance de la Chambre a été levée à une heure, je m'efforçais d'indiquer les raisons pour justifier une réduction de taxes. La principale était que le Gouvernement prélevait sur le peuple un plus fort montant qu'il n'était nécessaire pour le fonctionnement des services publics. Je disais que l'une des raisons pour lesquelles j'insistais sur cette réduction, c'est que nos honorables adversaires, alors qu'ils étaient dans l'opposition, avaient toujours prétendu que des excédents continuels et dépassant les dépenses nécessaires n'étaient pas désirables ni dans l'intérêt du pays. J'étais sur le point de lire quelques-unes des déclarations faites par le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) il y a quelques années et qui sont particulièrement applicables aujourd'hui. Je désire faire cette citation à l'appui de l'opinion que j'exprime aujourd'hui, à savoir que par suite des excédents énormes et extraordinaires que nous avons eus cette année et l'an dernier, il n'y a qu'un seul moyen logique et pratique à prendre pour le Gouvernement, c'est de faire une réduction des taxes. En 1905, traitant de cette même question, le ministre actuel du Commerce disait:

> C'est un axiome aussi vrai qu'une parole de l'Evangile que chaque dollar d'impôt inutile prélevé sur le peuple est un dollar pris sur son capital productif qui, sans cela, aurait été constamment employé à la production.

Il suffit de lire les quelques lignes qui précèdent cette citation, pour constater que cet extrait s'applique directement à la question que je discute en ce moment. En 1907 encore, le ministre du Commerce, dans son exposé du budget, disait:

> Les conservateurs, durant les dernières années de leur passage aux affaires, ont préféré se charger d'une dette de $31,000,000 et laisser entre les mains des habitants la somme qu'il aurait fallu leur soutirer pour éviter de contracter la dette au moyen de laquelle on a soldé ces dépenses imputables sur le ca-

pital, et la somme ainsi laissée entre les mains des habitants, ceux-ci l'ont utilisée et en ont tiré parti, non seulemetn à leur avantage, mais à l'avantage de leur descendance.

C'est là de la finance intelligente. Vous n'avez pas le droit de prélever, surtout dans un pays jeune et en voie d'établissement, une somme de beaucoup plus considérable que celle absolument nécessaire pour faire face aux dépenses courantes de l'administration publique. Quand il s'agit de construire le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, d'exécuter d'immenses travaux publics dont le pays aura les bénéfices durant des centaines d'années, vous n'avez pas le droit de demander à la génération actuelle des travailleurs de supporter à elle seule la dépense causée par ces travaux, dont toutes les générations futures auront le bénéfice.

On remarquera que le ministre du Commerce, dans les remarques que je viens de citer, combat l'idée de pourvoir à toutes les dépenses imputables sur le capital avec le revenu ordinaire. La conclusion de ceci, c'est qu'il ne devait pas être perçu plus d'impôts qu'il n'en faut pour solder les dépenses courantes. (Lisant):

La procédure régulière dans ces cas, est d'emprunter les fonds nécessaires à ces travaux de premier établissement et de répartir également le fardeau de l'intérêt sur les diverses générations qui auront l'usage de ces travaux permanents. De cette manière, ceux qui viendront après nous contribueront pour leur part à la dépense occasionnée par ces ouvrages dont ils ont le bénéfice, et en temps opportun, à mesure que le pays s'enrichira et en aura les moyens, il amortira la dette, d'année en année, à son loisir. Le ministre des Finances, à mon avis, a commis une erreur grave et causé un préjudice irréparable au pays, par sa course folle aux impôts et en évitant de contracter un emprunt pour faire face à ces dépenses de premier établissement; car de cette manière, il a drainé une plus forte proportion des épargnes et des recettes populaires qu'il n'y avait lieu de prélever et, dans la même mesure, il a entravé l'initiative populaire.

Voici l'opinion d'un homme compétent, d'un membre éminent du Gouvernement, et il déclare qu'il est de mauvaise politique de prélever sur le peuple un revenu suffisant pour solder et les dépenses courantes et celles qui sont imputables sur le capital. Il va même jusqu'à dire qu'un gouvernement ne doit pas prélever plus d'impôts qu'il n'en faut pour solder les dépenses courantes.

Traitant de cette même question, en 1905, l'honorable ministre du Commerce disait encore:

Mon honorable ami,—et j'attire sur cela l'attention de la Chambre,—a prétendu qu'il y avait certaines dépenses qui devaient être portées au compte du capital. Dès l'instant où il s'est ainsi exprimé—et je suis ici d'accord avec lui—il a présenté l'argument le plus sérieux qu'on ait jamais pu invoquer en faveur du principe de l'impôt jusqu'à la limite strictement nécessaire pour faire face à toutes les dépenses, à l'exception de celles du capital. Mais si l'on tient compte du capital de telle sorte qu'il ne puisse dépasser certaines limites, il n'y a aucune nécessité pour taxer outre mesure le pays. Tout ce qui est alors nécessaire, c'est de pouvoir faire face aux dépenses courantes, c'est-à-dire aux dépenses dont le paiement est demandé au fonds consolidé.

M. MACLEAN (Halifax).

Je recommande ces réflexions aux méditations des honorables députés de la droite. Si cette doctrine est appliquée à notre situation financière actuelle, on arrive à la conclusion que le Gouvernement devra faire remise au peuple d'une somme considérable, d'environ la moitié de l'excédent qu'on nous annonce, puisque le ministre du Commerce prétend, non sans raison, surtout dans un pays comme le nôtre, que les dépenses à compte de capital ne doivent pas être soldées entièrement à même le revenu et que les impôts prélevés sur le peuple ne doivent guère dépasser la somme nécessaire pour solder les dépenses courantes. Je suis donc en bonne posture pour maintenir cette thèse, d'autant plus que nos honorables adversaires, lorsqu'ils étaient dans l'opposition et même lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont toujours prétendu qu'il n'était ni logique ni pratique de prélever sur le peuple plus d'impôts qu'il n'en faut pour solder les dépenses courantes et légitimes.

Je donnerai maintenant une autre raison pour démontrer que le Gouvernement ne doit pas prélever sur le peuple un revenu considérablement supérieur aux besoins ordinaires du pays. C'est un axiome indiscutable que le peuple ne doit pas être taxé inutilement. Cette doctrine logique et universellement admise est approuvée par tous les économistes. Un écrivain anglais a dit:

Il n'est pas sage, il n'est pas juste, de prélever sur le peuple pour verser dans le trésor public une somme supérieure à celle qu'exigent les dépenses courantes de l'administration.

J'ajouterai que tout système d'impôts qui prélève un revenu supérieur aux dépenses ordinaires du pays est un système qui ne répond pas aux notions générales des Canadiens sur cette question. Dans les provinces, dans les villes et les villages, où la perception et l'emploi des taxes est sous la direction immédiate du peuple, ou du moins sous sa direction plus immédiate qu'ici, l'idée dominante est que l'impôt et le revenu doivent être, autant que possible, maintenus en équilibre.

Le temps est arrivé pour le Canada d'opérer un dégrèvement ou de renoncer à toutes ses anciennes doctrines et coutumes en matières de finance. Le ministre des Finances devra diminuer les impôts ou déclarer devant le Parlement que le revenu doit nécessairement atteindre un chiffre déterminé et demander à la Chambre de pourvoir aux voies et moyens de dépenser ce revenu.

Cette nouvelle doctrine financière n'est pas celle qui a prévalu ici au Canada, ni ailleurs. Comme je l'ai déjà fait remarquer, la coutume a toujours été de faire un état estimatif des dépenses nécessaires, comme la chose se pratique dans les municipalités et, ensuite, de pourvoir aux voies et moyens d'assurer le revenu nécessaire. Mais nous en sommes arrivés à un point où le ministre des Finances est obligé de dire: Notre revenu augmente et il dépassera de 75 ou 100 millions de dollars la somme dont nous avons besoin pour les fins ordinaires; venez à mon aide et dites-moi comment je dois employer cet excédent.

Je dois dire que ses collègues se montrent remplis de dispositions sur ce rapport. Le budget supplémentaire qui a été déposé hier est une preuve que le ministre des Travaux publics possède un grand talent pour dépenser les deniers publics. Je demande aux honorables députés de la droite s'ils considèrent qu'il est de bonne politique, de la part du Gouvernement qu'ils appuient, de prélever le plus d'impôts possible sur le peuple et de chercher ensuite les moyens de dépenser le revenu.

M. BRADBURY: Mon honorable ami ne pensait pas ainsi, quand c'était son parti qui annonçait des excédents.

M. MACLEAN: Je crois avoir réfuté victorieusement cette objection quelques minutes avant la suspension de la séance à 1 heure. Je crois avoir donné d'excellentes raisons pour expliquer notre attitude sur ce point. Je dirais exactement ce que je viens de dire, si mes amis politiques étaient au pouvoir aujourd'hui. Les libéraux ont perdu le pouvoir sur une politique qui comportait un dégrèvement, au moins partiel. Nos adversaires sont maintenant au pouvoir depuis deux ans. Avant que le budget fût déposé, ils savaient qu'il accuserait un excédent de $55,000,000. Ils ont eu tout le temps nécessaire pour étudier un moyen de réduire cet excédent, du moins en partie.

Une autre raison pour laquelle un dégrèvement s'impose en présence des excédents considérables et continus que nous avons, c'est que ces sommes non dépensées sont une incitation au gaspillage, à l'extravagance et à la corruption politique.

Je faisais remarquer l'an dernier à l'honorable ministre des Finances qu'il avait parmi ses collègues des hommes prodigues qui le pousseraient aux dépenses inutiles. Je lui faisais observer que le seul fait d'avoir un fort excédent—il était alors de $35,000,000—encouragerait ses amis, d'un bout à l'autre du pays, à présenter des demandes extravagantes et inacceptables. Je suis certain que parmi toute la députation ministérielle il n'y a pas un député plus disposé que l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) à admettre que les forts excédents sont une incitation au gaspillage et aux dépenses inutiles. Je n'ai aucun doute qu'il conservera sur cette question l'attitude qu'il a toujours prise depuis son entrée dans le Parlement.

Permettez-moi de jeter un coup d'œil sur l'histoire financière des Etats-Unis, à une époque où ce pays se trouvait dans une position assez semblable à celle dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Nous pouvons, bien souvent, étudier les problèmes politiques et financiers du Canada en étudiant la solution des mêmes problèmes aux Etats-Unis, car ce pays, dans les conditions presque semblables aux nôtres, a beaucoup de points de contact entres les mœurs et les tendances des deux populations. En 1887, quand Grover Cleveland était le président des Etats-Unis, il s'est trouvé en présence d'un excédent de $140,000,000. Son idée était de solutionner la question par un abaissement des impôts, au profit du peuple. Mais le parti républicain, à cette époque, était d'avis qu'il valait mieux dépenser cet excédent que de réduire les impôts. Je constate une grande similitude d'idées entre les ministériels canadiens d'aujourd'hui et les chefs républicains d'alors. Je n'ai aucun doute que nos honorables adversaires seront d'avis que le Gouvernement doit dépenser tout le revenu qu'il peut prélever, peu importe qu'il soit employé utilement ou inutilement. Ils prétendront qu'il n'est pas de bonne politique financière de réduire les impôts, même si nous n'en avons pas besoin pour les fins du revenu.

M. James G. Blaine qui était alors un des hommes publics des Etats-Unis, disait que plutôt que de réduire les impôts, il serait préférable d'employer les recettes provenant de la taxe sur l'alcool et qui s'élevait à $69,000,000, à la protection des côtes et de distribuer le restant entre les différents Etats, pour abaisser la taxe immobilière. Telle était la prétention d'un des chefs du parti républicain. Les honorables députés de la droite ne sont pas éloignés de prendre une attitude semblable et ils réclament certaines dépenses toute aussi étranges que celles que proposait M. Blaine. M. Aldridge, un autre homme politique du parti républicain, disait qu'il faudrait acheter des bons des Etats-Unis ou payer l'intérêt de la dette par anticipation, plutôt que de réduire les impôts.

Il ne favorisait pas un abaissement de l'impôt, s'il était possible de l'éviter. Un autre membre du congrès des Etats-Unis a recommandé l'octroi de primes aux producteurs de blé, tandis qu'un troisième a soumis un projet d'enseignement très étendu. J'ai déjà dit que le président Cleveland avait recommandé une réduction ou un abaissement de l'impôt que le peuple devait acquitter et j'estime que son attitude était bien motivée. Il a abandonné les rênes du pouvoir, avant d'avoir pu effectuer une ré-

duction raisonnable de l'impôt et le parti républicain arriva au timon des affaires avec M. Harrison, en qualité de président. En assumant cette fonction, M. Harrison eut à faire face à cet excédent de recettes—et un excédent de revenu doit toujours faire l'objet de l'étude de tout gouvernement responsable de l'administration des affaires publiques. Le président Harrison se trouvait, je le répète, en face de cette surabondance de recettes et il a appliqué ce qui était la vraie doctrine républicaine—ce qui est, je le crains fort, le programme du parti conservateur. Cette doctrine consiste à dépenser l'excédent de recettes, qu'importe que cette dépense soit ou non sage, avantageuse ou désastreuse. Et qu'a-t-il fait? Durant la première année de l'administration Harrison, le montant acquitté à la population, sous forme de pensions de guerre, a sauté de $87,000,000 qu'il était à $107,000,000; cela s'est continué au point que ce montant atteignit $149,000,000, la quatrième année de cette administration. Si je ne me trompe, les Etats-Unis acquittent un montant d'environ $200,000,000 de ce chef. Quelle fut la cause de cette augmentation considérable? Elle provenait de l'existence d'un excédent annuel ou d'une marge sensible entre le revenu et la dépense. Cette politique a-t-elle eu un effet bienfaisant sur la vie nationale des Etats-Unis? Je crois que les honorables membres de cette Chambre reconnaîtront avec moi que le résultat fut désastreux. Le simple fait que le chiffre de la première année acquittée par les Etats-Unis dépasse, et de beaucoup, le montant payé dix ans après la guerre civile suffit à condamner et à considérer comme étant de nature à donner libre cours à la corruption, la dépense à laquelle je fais allusion, ce qu'elle est en vérité.

J'affirme que ce système, si on l'établit, en ce pays, produira le même résultat. Le Gouvernement canadien, disposant d'excédents de recettes considérables et qui iront toujours en augmentant, ainsi que le passé nous donne le droit d'espérer, ouvrira simplemet la porte à une dépense irraisonnée, inutile et impliquant quelquefois, la corruption. A-t-on établi devant nous une preuve quelconque qui me donne raison de prédire que nous traversons une crise financière semblable à celle qui s'est fait sentir, aux Etats-Unis, à cause de ces excédents de recettes excessifs? Les ministres de la couronne, depuis qu'ils ont pris la direction des affaires du pays, se sont efforcés—bien que leurs tentatives aient été frustrées par les circonstances, dans certains cas dont je ne parlerai pas maintenant—d'effectuer les dépenses qu'on acquitte ordinairement en ce pays. L'inévitable exigerait que cet état de choses se produisît. Je crois que les honorables membres qui siégeaient à la droite, il y a un an, ont constaté qu'en face de ces excédents considérables relevés dans le chiffre des recettes et de l'espérance d'autres encore plus sensibles, leurs chefs se trouveraient dans l'obligation d'arrêter certains moyens de dépenser ces surcroîts de revenus. Je viens de dire que j'avais, l'an dernier, averti l'honorable ministre des Finances que ses amis auraient bientôt fait de dépenser cet excédent, pour lui, s'il leur permettait seulement de faire cette besogne. L'an dernier, le Parlement dut s'occuper d'un projet de loi ayant pour but d'augmenter la subvention accordée à la province du Manitoba. Je ne suis pas prêt à dire si le Manitoba avait ou non le droit de recevoir cette augmentation, mais j'affirme que cette dernière fut arrêtée, sans qu'on tînt le moindrement compte de la politique ou de principe en jeu et, encore moins, certes, de toutes les circonstances et de l'état de choses qui se produisaient dans cette province. Je dis que le Gouvernement n'aurait pas pris cette attitude, à ce temps-là et en cette façon, n'eût été le fait que les ministres se trouvaient en présence d'un excédent considérable de recettes et qu'ils espéraient des revenus encore plus élevés, dans un avenir rapproché. C'est là un exemple du danger qu'offrent, en ce pays, des excédents considérables de recettes.

Mais allons un peu plus loin et voyons ce qui s'est produit, cette année même, dans un service public de la même nature. Une commission fut nommée avec mission de s'enquérir de la nature de la réclamation que présentait la Colombie-Anglaise dans le but de faire augmenter la subvention accordée à cette province. Que la Colombie-Anglaise ait ou non droit à cette augmentation de subvention, cela reste à savoir, de même qu'on peut se demander s'il est opportun de nommer une commission chargée de s'enquérir de cette affaire. Quoi qu'il en soit, nul homme impartial ne peut fournir à la Chambre une raison quelconque qui excuse le Gouvernement de nommer cette commission à la fin que je viens d'indiquer. Cette question ne saurait être réglée par une commission. Comment une commission peut-elle aider le Gouvernement à résoudre ce problème?

M. BURRELL: Quel est l'avis de mon honorable ami à propos de la nomination, par sir John A. Macdonald, de sir John Rose, en qualité de commissaire spécialement chargé de s'enquérir de la nature des réclamations se rapportant au remaniement de la subvention fédérale à la Nouvelle-Ecosse?

M. MACLEAN: Cela se passait immédiatement après la confédération, alors qu'il existait, à la Nouvelle-Ecosse, une opposition très prononcée aux conditions du pacte fédératif. A ce temps-là, plusieurs provinces étaient mécontentes des conditions ar-

rêtées entre elles et le gouvernement fédéral, et il était tout à fait naturel que le gouvernement fédéral cherchât à s'établir sur des relations amicales, au point de vue des finances, avec les différentes provinces. Mais c'est gaspiller inutilement les deniers publics et c'est insulter à l'intelligence de notre population que de nommer une commission chargée de faire des représentations à un gouvernement responsable, sur la question de savoir si l'on doit ou non augmenter la subvention payable à cette province. On n'a nommé cette commission qu'à seule fin de remplir une promesse que le ministre avait faite, lorsqu'il faisait partie de la gauche, et j'ose dire qu'il n'aurait pas essayé de faire honneur à la parole qu'il avait ainsi engagée, n'eût été le fait qu'aujourd'hui, nous avons un excédent aussi considérable de revenus.

Puisque j'en suis à parler de la subvention fédérale accordée à la Colombie-Anglaise, je me permets de dire que j'ai été grandement désappointé, lorsqu'on a fait connaître le personnel de cette commission. J'ai surtout présent à l'esprit un membre de cette commission que je connais parfaitement et qui est véritablement un homme très habile et excellent citoyen, mais qui fait partie du bureau d'administration d'une compagnie importante de chemin de fer qui, au cours de ces dernières années, a conclu plusieurs ententes avec la province de la Colombie-Anglaise, au point de vue des affaires. Je dis que cet homme ne peut faire partie de cette commission, à cause de ses relations avec une compagnie de chemin de fer dont l'exploitation est très répandue dans la Colombie-Anglaise.

J'ai fait allusion, il y a quelques minutes, à l'augmentation rapide du chiffre de la pension acquittée par les Etats-Unis et due au fait que ces derniers comptent des excédents considérables de recettes. Il y a un an, à peine, nous avons inscrit à nos statuts la loi relative aux pensions payées à ceux qui ont pris part à la campagne contre les fénians. J'ignore—et je ne suis pas prêt à discuter ce point maintenant—si cette mesure était ou non opportune, mais je tiens à faire observer que si le ministre de la Milice et ses collègues du Gouvernement n'apportent pas plus de soin dans l'exécution de cette loi, il y aura au Canada un scandale public qu'on pourra comparer, dans une certaine mesure, avec celui qui a marqué les pensions militaires accordées par le gouvernement des Etats-Unis. Je dis que la mise en vigueur de cette loi vaudrait infiniment mieux, n'était le fait que le ministre de la Milice réalise qu'avec cet excédent aussi considérable de recettes que nous avons, il peut faire observer cette loi d'une façon indolente et permettre à un grand nombre de personnes de bénéficier des dispositions de ce statut, alors que ces gens n'ont aucun titre à cette faveur.

L'an dernier, on a soumis à cette Chambre le projet de loi relatif à l'amélioration de la voirie. Les honorables membres de la droite diront que c'était là remplir une promesse qu'ils ont faite, au cours des dernières élections générales. Parfait, mais cette promesse électorale n'aurait jamais été faite, si le chef de l'opposition d'alors, aujourd'hui le premier ministre, n'avait pas compris que nous avions des excédents de revenus et qu'il en serait ainsi, durant un certain nombre d'années, à moins qu'on n'abaissât l'impôt et qu'en conséquence il pouvait promettre des dépenses inusitées. Jamais, depuis septembre 1911, alors que le premier ministre de ce pays annonça le projet de loi relatif à l'amélioration des grandes routes comme faisant partie de la politique du parti qu'il dirigeait, le Gouvernement n'a pas apporté à l'étude de cette question l'attention qu'elle mérite, au point de vue des affaires. J'affirme qu'on n'aurait jamais dû entretenir l'idée d'une dépense de cette nature, ni s'y engager, avant d'avoir arrêté une politique définitive. A supposer que ce projet de loi soit adopté, cette année, et que le Parlement vote $1,000,000 qui seront dépensés, d'après ce statut—ainsi qu'il l'a fait, l'an dernier, je dis qu'il est humainement impossible d'empêcher entièrement le gaspillage d'une partie de ce montant. Je prends ma propre province de la Nouvelle-Ecosse. D'après ce projet de loi et avec un crédit de $1,000,000, environ $60,000 seront accordés à cette province et sans aucune politique définie dans l'esprit, sans la moindre organisation chargée de dépenser ce montant, sans égard pour les réclamations que présenteraient les honorables députés de la Nouvelle-Ecosse qui siégent à la droite pour les comtés qu'ils représentent, ce montant de $60,000 sera véritablement gaspillé, et le pays et la province de la Nouvelle-Ecosse ne pourront jamais voir le moindre résultat tangible de cette dépense. Et pourquoi? Je dis que tout cela provient de ce que nous avons des excédents considérables de recettes qui encouragent le Gouvernement à adopter toutes sortes de projets et de politiques, sans examen suffisant, sans égard à une politique saine et sage, dans le but de se débarrasser d'un excédent de revenus et non pas dans celui d'abaisser l'impôt.

De nouveau, je dis que n'eût été le fait que le ministre des Finances avait dans l'esprit un excédent probable de $55,000,000 pour 1912-1913, le premier ministre n'aurait pas montré tant de hâte, au cours de sa visite en Angleterre, l'année dernière, à négocier avec l'amirauté à propos d'un problème naval. En d'autres termes, je dis que si le premier ministre avait cru, au mois de juillet de l'année dernière, que le ministre des Finances du Canada, dans son exposé budgétaire de cette année, aurait annoncé un déficit au lieu d'un excédent de re-

cettes, il aurait procédé autrement dans le cas de sa politique navale. Je puis en dire autant quant à la question débattue, ici, l'autre jour, et se rapportant à la lettre écrite par le secrétaire du ministre des Travaux publics au sénateur d'Antigonish. Cette lettre qu'on a montrée à la Chambre, l'autre jour, indique qu'on a promis d'effectuer une dépense de $160,000, à la veille d'une élection provinciale dans ce comté. Il est facile d'écrire des lettres semblables et de les montrer au public, parce qu'elles contiennent des promesses faites en vue d'obtenir un résultat politique avantageux, dans aucune province du Canada, et à seule fin d'aider un candidat ami du ministère qui espère compter un excédent de recettes représesntant $55,000,000. J'argue que s'il y avait eu un déficit au lieu d'un surplus dans les recettes, jamais cette lettre ne serait sortie du ministère des Travaux publics.

Hier, on a déposé le budget supplémentaire. Les crédits qu'on y trouve mentionnés représentent, je crois, $23,000,000, en chiffres ronds, $17,000,000 imputables sur le fonds consolidé et la balance sur le compte du capital. Ainsi que je l'ai fait observer, ce matin, les dépenses estimatives du ministère des Travaux publics, pour l'exercice en cours, s'élèvent à $28,000,000, soit le double du montant dépensé en 1913, et environ trois fois le montant dépensé, en 1912.

Je n'ai pas soigneusement, mais à la hâte, examiné les dépenses projetées par ce ministère. J'observe de nombreuses dépenses très contestables, en vérité, ainsi que de nombreuses dépenses qui n'auraient jamais été inscrites dans le budget publié du Gouvernement, n'eût été l'existence d'un excédent qui doit être dissipé, et que les membres du cabinet désirent évidemment dissiper pour des fins électorales. Je regrette de dire que le ministre actuel des Finances encourage apparemment ce désir. Aucune personne qui adresse une demande de dépense de deniers publics au présent Gouvernement ne semble être refusée. Je serais extrêmement surpris si, dans les derniers six mois, quelqu'un avait adressé au Gouvernement actuel une demande impliquant une dépense d'argent, à laquelle ce dernier n'aurait pas accédé en totalité ou, du moins, en partie. De plus, je suis certain que si l'on a différé la demande, on a avec bienveillance et politesse répondu au requérant que sa requête serait accueillie favorablement l'année prochaine.

M. MACDONALD: C'est-à-dire toute personne qui sait comment adresser une demande de la manière voulue.

M. MACLEAN: Oui.

M. CARVELL: Et qui l'ignore de l'autre côté?

M. MACLEAN (Halifax).

M. MACLEAN: Avec un excédent de $65,000,000 pour cet exercice et un excédent de $85,000,000, ou de $90,000,000, pour le prochain exercice, n'est-il pas naturel qu'on adresse des demandes excessives à notre ministère des Finances.

Les députés de ce côté (la gauche) ont averti le ministre des Finances, l'année dernière, que ses amis siégeant derrière lui adresseraient toujours des demandes excessives de dépenses, à moins qu'il ne s'arrangeât de quelque manière appropriée de façon à diminuer son excédent croissant. Il constate aujourd'hui le résultat de l'exercice. J'espère qu'il étudiera à l'avenir le sujet sur lequel j'attire son attention, et reconnaîtra le fait que le résultat sera désastreux pour le pays, s'il continue à prélever des contribuables le montant de revenu qu'il prélève à présent, et qui laisse une si grande différence entre la dépense ordinaire et le revenu. Après tout, il est humain d'être extravagant, si quelqu'un possède plus que ses besoins. L'excédent considérable que nous avons obtenu durant le dernier exercice a évidemment déterminé le Gouvernement à effectuer des dépenses extravagantes et inutiles.

En terminant mes observations sur ce point, permettez-moi de réitérer qu'on devrait diminuer ce surplus, en réduisant les taxes dont le peuple est grevé. Le peuple préférerait avoir dans sa poche l'excédent du revenu sur les dépenses ordinaires. Le Gouvernement est plus en sûreté sans ce surplus, et le peuple préférerait le posséder lui-même. En outre, je dis qu'il est injuste, au point de vue économique, de taxer le peuple pour une somme plus élevée que celle requise pour les dépenses ordinaires du pays.

De plus, je dis que cela conduit inévitablement à l'extravagance, et que le Gouvernement a déjà manifesté une trop grande tendance à faire des dépenses injustes et inutiles. Je suis certain que s'il continue à obtenir un excédent considérable dans chaque exercice, il continuera son administration extravagante et prodigue des affaires financières du pays. Je dis encore qu'on devrait faire une remise de taxes, parce que cela entraînerait une diminution des taxes du peuple. Il existe une autre raison pour laquelle il devrait y avoir une remise de taxes. Je parle de l'augmentation du prix de la vie. Je ne discuterai pas longtemps ce point, car je constate que j'ai déjà occupé une plus grande partie du temps de la Chambre que je n'en avais l'intention. Je parlerai cequestion de l'augmentation du prix de la vie moderne, et je me contenterai de faire connaître mon attitude en termes généraux, plutôt que d'une façon particulière. La question de l'augmentation du prix de la vie est moderne. Je reconnais qu'elle intéresse de nombreux pays de l'univers,

mais elle est néanmoins importante dans ce pays et elle fixe l'attention de tous les hommes sérieux et réfléchis, à quelque parti qu'ils appartiennent. On ne peut réduire au silence ce cri impérieux pour obtenir des aliments à des prix à portée du consommateur ordinaire. Il fait remplir la promesse du Créateur que la plénitude des biens de la terre sont destinés à la jouissance de l'homme, et si l'on entrave de quelque manière l'accomplissement de cette promesse, c'est notre devoir de législateurs d'écarter autant que possible cette entrave.

Au cours des dernières années, on a étudié cette question dans un très grand nombre de pays, et l'on a imputé à beaucoup de causes le coût élevé de l'existence. Les causes ne sont pas toutes sous le contrôle du Parlement. Je n'assume pas cette attitude injuste et illogique dans l'étude de cette question. Les raisons déterminées par ceux qui ont étudié le problème sont, après tout, assez peu nombreuses, et je désire en énumérer quelques-unes. En premier lieu, il est admis, je crois, qu'une des raisons est l'augmentation de la production universelle de l'or et de l'argent. Cette augmentation réduit inévitablement la faculté d'achat, tant de l'or que de l'argent. Une autre cause est la dissipation des nations et la dissipation des individus. Une autre raison est l'accroissement disproportionné des populations urbaine et rurale. Le peuple de beaucoup de pays de l'univers, et particulièrement du Canada, a adopté une augmentation dans la consommation et un niveau de vie plus élevé.

Il y a le développement excessif des entreprises industrielles et commerciales; il y a la demande de capital, et, par suite, un taux d'intérêt très élevé; il y a aussi la spéculation, ainsi que la question de taxation sous toutes ses formes. Telles sont les causes déterminées par ceux qui ont étudié le problème, et je suppose que chacune de celles que j'ai énumérées joue son rôle dans un certain degré. Mais quand j'ai mentionné les causes, cela n'amoindrit aucunement les effets. C'est un problème moderne qui s'impose à notre étude et à notre action, et nous devons franchement faire face aux conséquences. Il est indubitable et indéniable, je crois, que le prix de la vie a accusé une augmentation dans ce pays. Dans le rapport du ministère du Travail, publié récemment et présenté au Parlement, je trouve un relevé indiquant le pourcentage de l'augmentation sur vingt-huit articles qui figurent éminement dans le coût de la vie. Il donne une comparaison des prix en 1912 avec ceux de 1911, 1890, et avec l'année dans laquelle les prix ont été les plus faibles dans les quinze dernières années:

	Comparaison avec 1911.	Comparaison avec 1890.	Comparaison avec la faible année.
Animaux et viandes	9.7	44.6	95.1—1896
Laitage	16.7	54.0	76.5—1897
Poisson	8.4	50.7	71.8—1897
Autres produits alimentaires	6.6	14.7	46.5—1897

Les prix mentionnés ci-dessus sont les prix de gros; mais si nous considérons les prix de détail, nous constaterons qu'ils se sont accrus dans une proportion encore plus grande. Il faudrait aussi rappeler à la Chambre le fait économique bien reconnu que, plus le revenu est faible, plus en est grand le pourcentage nécessaire pour les articles indispensables à la subsistance réelle, particulièrement pour les produits alimentaires. La proportion du revenu d'un homme ordinairement nécessaire à l'achat de substances alimentaires varie de 40 à 60 p. 100.

M. EDWARDS: Les prix de gros mentionnés représentent-ils les prix généralement par tout le Dominion, ou bien sont-ils relevés à des endroits particuliers? Peut-on considérer ces prix comme étant ceux qui règnent au Canada en général?

M. MACLEAN: Ils sont relevés d'après les chiffres recueillis par les correspondants dans les différentes provinces, et je suppose qu'ils s'appliqueraient au Canada en général.

Un autre point qu'il est important d'étudier, en ce qui concerne cette question de l'augmentation du prix de la vie, est le changement qui s'est opéré dans nos populations rurale et urbaine. D'après le recensement de 1911, la population du Canada s'est accrue de 34 p. 100 sur celle de la période décennale précédente et la population rurale a augmenté de 17 p. 100 en même temps que la population urbaine a accusé une augmentation de 62 p. 100.

Dans cette période, notre population rurale s'est abaissée de 62.3 de notre population totale à 54.4, en même temps que la population urbaine s'est élevée, dans la même période décennale, de 37.7 en 1901 à 45.6 en 1911. Ceci accuse une diminution de la population rurale et une augmentation de la population urbaine, plus grande que le Canada ait jamais enregistrées auparavant, et plus grande, je crois, qu'aucun pays ait jamais enregistrées. Il pourra être intéressant de donner l'augmentation et la diminution proportionnelles des populations rurale et urbaine à l'égard de la population pour les trois dernières périodes décennales, d'après la statistique du recensement.

	1891.	1901.	1911.
Population rurale	67.9	62.3	54.4
Population urbaine	32.1	37.7	45.6

Si l'accroissement et le décroissement respectifs de notre population urbaine et rurale continuent proportionnellement, la difficulté de faire face à l'augmentation du prix de la vie s'accentuera. Nous subirons inévitablement une augmentation dans le nombre des consommateurs et une diminution dans le nombre des producteurs, ce qui rendra le problème plus intense et d'une solution plus difficile.

Il ne faudrait pas négliger un autre aspect de la question: que les salaires n'augmentent pas en proportion de l'accroissement du coût des objets nécessaires à la vie. Les traitements, j'entends les traitements moyens, n'augmentent pas non plus dans une proportion aussi rapide que les salaires. Par conséquent, l'augmentation du prix de la vie pèse plus lourdement sur les ouvriers et sur ceux qui reçoivent des appointements modérés. L'effet social de l'élévation du coût des objets de première nécessité sur la majorité des habitants d'un pays est un autre facteur qui figure dans l'étude de cette question. Je traiterai brièvement de l'aspect sociologique de la question, et je crois qu'à l'avenir nos problèmes politiques seront plus sociologiques qu'économiques. A cet égard, la politique de l'avenir contrastera avec la politique du présent et du passé. Un effet du renchérissement de la vie est de contraindre beaucoup d'hommes et de femmes à travailler; il tient un grand nombre de gens dans un état voisin de l'indigence et quelques-uns au-dessous, à un point dont la plupart des gens ne se rendent pas compte. J'exprime l'espoir que, pendant la vacance, les honorables membres se donneront la peine de lire les témoignages rendus devant le comité qui s'occupe des pensions pour le vieil âge, et ils constateront les étonnantes conditions mises en lumière dans ce pays. Je sais que les honorables membres seront surpris de constater, après enquête, avec quelle proximité d'exactitude nous déterminons les conditions de quelques-uns des plus vieux pays de l'univers.

Les conditions existantes ne sont pas favorables à la valeur physique; elles augmentent le malaise social, et créent de nouveaux problèmes sociaux, auxquels nous devrons tôt ou tard faire face, et qui sont particulièrement peu à souhaiter dans un pays où nous possédons autant d'occupations qui ne peuvent être poursuivies que durant certains mois de l'année.

Naturellement, notre climat ne nous permet de nous livrer à plusieurs occupations que pendant certaines saisons de l'année. L'état de choses dont je parle nous oblige à étudier un grave problème social et économique. Généralement parlant, la vie moderne a créé une situation nouvelle à laquelle il faut faire face. En dernière analyse, c'est un problème pour l'humanité qu'il faut résoudre humainement. Ces circonstances proviennent de plusieurs causes dont quelques-unes, je l'avoue, sont indépendantes de notre volonté; mais la question des impôts est incontestablement un facteur qui dépend en grande partie de nous, en ce qui concerne les contributions fédérales, du moins. Le Gouvernement connaît certainement ces circonstances qui sont telles, vu notre excédent considérable et inutile de recettes, que nous devons faire face courageusement à ce problème et soulager la population en diminuant les impôts. Je crois avoir clairement établi qu'il doit y avoir une diminution des impôts pour deux raisons, à savoir: l'écart considérable entre le revenu et la dépense, écart qui signifie qu'on prélève inutilement des impôts sur la population, et la récente augmentation du coût de l'existence.

M. MACLEAN (Halifax).

Le représentant de la division Saint-Antoine m'a demandé si j'avais en l'idée un moyen particulier de diminuer ces impôts. Il serait très facile de répondre à cette question, mais cela prendrait beaucoup de temps. La droite doit rendre compte à la population canadienne de la perception et de l'emploi du revenu. Tout bien considéré, le problème ne me paraît pas difficile. De fait, notre revenu dépasse les besoins d'une administration économique et il y a lieu de le diminuer de la somme qu'on soutire à la population en sus de ce qui est nécessaire pour les fins administratives. Une diminution de l'impôt entraîne nécessairement une diminution de la somme prélevée sur la population au moyen de tarif douanier. Lorsque la somme à retrancher a été fixée, il y a lieu de se demander où il vaut mieux opérer le retranchement et quels articles il est préférable de dégrever dans l'intérêt des citoyens. Voilà le problème qui s'impose au ministère. Voilà la responsabilité qui lui incombe et à laquelle il ne doit pas se soustraire plus longtemps. J'irai jusqu'à dire que, dès la présente session il doit assumer cette responsabilité et accomplir ce devoir, et qu'il aurait dû déclarer qu'il est décidé à diminuer immédiatement les impôts.

Je voulais parler des modifications du tarif que le ministre des Finances a annoncées l'autre jour. Ayant déjà retenu la Chambre pendant si longtemps, je n'entends pas le faire en ce moment. Je remettrai mes commentaires sur les modifications du tarif jusqu'à la discussion en comité des voies et moyens de la loi de finance où il sera plus de mise d'examiner ces modifications, vu que plusieurs d'entre elles ont un caractère technique.

En terminant, qu'il me soit permis de dire que la gauche déplore l'augmentation rapide des dépenses publiques. Elle déplore surtout les dépenses excessives qu'on se propose de faire d'après le budget principal et le budget supplémentaire de l'exercice courant. Elle regrette que le présent

ministère soit évidemment porté à l'extravagance; elle est d'avis que plusieurs dépenses qu'il a faites ou qu'il se propose de faire dans un avenir rapproché ne rapporteront rien au pays. De plus, elle déclare que, vu l'écart entre le revenu et la dépense, il y aurait lieu de diminuer les impôts à la présente session. Je puis dire que la gauche regrette qu'à la présente session et dans l'exposé budgétaire du ministre des Finances, rien n'indique qu'on soulagera la population canadienne d'une grande partie du fardeau des impôts.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec plaisir et attention le discours quelque peu long du représentant d'Halifax (M. Maclean). Je l'ai écouté aussi attentivement que j'ai pu, m'attendant que, lorsqu'il développerait sa thèse, j'y découvrirais quelque chose qui pourrait passer pour une critique de la politique du ministère. Depuis que je fais partie de cette Chambre je n'ai pas encore entendu un premier discours en réponse à l'exposé budgétaire aussi complètement dénué de critique de l'attitude du ministère relativement aux sujets traités dans le discours sur le budget.

A une heure, lors de la suspension de la séance, j'espérais, mais en vain, que l'honorable député répondrait à la simple question que je lui ai posée, à savoir si, vu qu'il déclare qu'il faut absolument diminuer les impôts, il voulait bien nous dire comment les membres de la gauche s'y prendraient. Il y a plusieurs manières de le faire. On en a suggéré plusieurs. J'ai attendu impatiemment, car je supposais que le sage et prudent député d'Halifax recommanderait l'adoption de quelques-uns de ces moyens. Toutefois, il a évité de nous faire connaître les idées de l'opposition sur ce sujet. On est porté à se demander si l'opposition a des idées arrêtées ou si ses idées sont si confuses qu'elle croit qu'il vaut mieux simplement dire qu'il faut faire quelque chose, sans faire connaître ce qu'il faut faire. Chaque année, lorsque les questions qui sont traitées dans l'exposé budgétaire reviennent sur le tapis, je trouve curieux de voir combien le point de vue auquel ils se placent influe sur le langage des membres de la gauche.

Bien des idées exprimées par le député d'Halifax lorsqu'il a mis en doute la sagesse de la conduite du ministère ont été émises autrefois dans les rangs de l'opposition, et je suppose qu'elles continueront à l'être tant qu'existera le Parlement. Que l'on soit partisan ou adversaire du ministère, le choix des arguments me semble restreint, les mêmes rengaines se repètent des deux côtés de la Chambre. Ainsi, je constate qu'à l'heure qu'il est les libéraux appellent "impôts excessifs" ce qu'ils nommaient d'ordinaire "recettes abondantes", et il est difficile d'être assez souple pour suivre ces changements de définitions. Je constate aussi que, tandis qu'autrefois les libéraux étaient portés à attribuer au Gouvernement et à s'attribuer à eux-mêmes le mérite de la prospérité, du progrès et de la puissance du Canada, ils mettent aujourd'hui tout cela sur le compte de la Providence, et considèrent que le présent Gouvernement n'a fait que son devoir, vu qu'il a gravement entravé le progrès évident du pays.

Le député d'Halifax a prétendu que le mode actuel d'imposition enlève à la population canadienne de plus fortes sommes d'argent qu'il ne convient de lui demander. Il soutient que la population est surchargée d'impôts et il prétend, par conséquent, que le système qui verse dans les coffres publics ces abondantes recettes devrait être modifié d'une manière qu'il n'a pas jugé à propos d'indiquer. Je ferai d'abord observer que l'augmentation de ces recettes provient entièrement du maintien du système qui a été en vigueur pendant plusieurs années et que le Gouvernement actuel n'a pas changé depuis qu'il est au pouvoir. Cela prouve que, au lieu d'être extraordinaire et forcée, cette augmentation a été régulière et normale. Lorsque nous constatons que le mode d'impôts qui a été évidemment suffisant et convenable pendant vingt-cinq années rapporte un revenu abondant cette année-ci, je ne crois pas qu'on puisse prétendre, lorsqu'on ne s'en est pas départi d'une manière notable, qu'il faille le modifier en ce moment uniquement parce qu'il procure un revenu abondant. En examinant la thèse contraire du député d'Halifax: que les impôts prélevés sur la population sont trop lourds, voici la première question à resoudre: Demande-t-on à la population de payer plus d'impôts qu'elle ne peut en supporter? Les sources de nos contributions sont bien connues. Il y en a trois. Nous n'avons pas de grandes entreprises publiques ni de grands monopoles fédéraux comme il en existe en Australie et ailleurs. Seulement $30,000,000 de notre revenu proviennent de sources qui ne sont pas considérées comme des impôts, et cette somme est compensée par la dépense pour les mêmes entreprises qui nous donnent ce revenu. Ainsi, nous sommes généralement satisfaits lorsque les recettes et les dépenses des postes s'équilibrent. Et je doute fort qu'elles s'équilibreraient, si nous imputions sur le compte des postes les subventions que nous payons par l'intermédiaire du département du Commerce, le loyer des édifices, ainsi que l'intérêt sur les dépenses imputables sur le compte du capital, dépenses nécessitées de temps à autre par l'agrandissement des installations. Je doute que les postes nous procurent des bénéfices, si nous faisons tout entrer en ligne de compte. En ce qui con-

cerne le réseau national de chemin de fer, il fut un temps où l'on croyait que le Gouvernement méritait des éloges lorsque les recettes contrebalançaient les dépenses. Nous avons fait mieux; nous nous efforçons non seulement de faire face aux dépenses courantes, mais aux améliorations, aux réparations et aux renouvellements, et de commencer à payer les forts intérêts qui pourraient être raisonnablement imputés sur de semblables entreprises publiques, et qui le sont dans d'autre pays. Cependant, nous ne nous attendons guère que le chemin de fer de l'Etat, même sous une direction pratique comme à l'heure qu'il est, parvienne à payer ses dépenses, les renouvellements, réparations et améliorations et, disons, 3 p. 100 sur les $90,000,000, ou plus, qu'il a coûté. Ainsi, le débit et le crédit de ces comptes s'équilibrent à peu près.

Nos principales sources de revenu sont l'accise et la douane. Or, l'accise a un autre objet que la perception du revenu, car elle sert en grande partie de régulateur pour certaines catégories de marchandises qui, dans toutes les parties du pays, sont dans une certaine mesure soumises à des impôts. Je crois donc que, vu que le tarif douanier est la source des quatre cinquièmes des impôts, il est probable que c'est sur le tarif qu'on opérerait la diminution à laquelle le député d'Halifax a fait allusion, sans en parler très clairement. Examinons donc si le tarif canadien, tel qu'il existe aujourd'hui, exige trop de notre population. Je ferai observer que le présent tarif n'est certainement pas excessivement élevé, si nous comparons le Canada à d'autres pays où l'on juge à propos de tenir compte de la protection, comme l'Allemagne, la Belgique, la France et les Etats-Unis.

En faisant la comparaison avec ces pays, nous trouvons que le Canada peut être considéré comme ayant un tarif peu élevé. La moyenne, si l'on prend tous les articles qui passent par les douanes, n'est qu'environ seize p. 100 de leur valeur totale, ou si l'on ne prend que les marchandises soumises aux droits, la moyenne est d'environ 26 p. 100. C'est un tarif comparativement bas, et si nous étudions l'histoire de nos tarifs depuis vingt-cinq ans, on verra que sous ces différents gouvernements qui se sont succédés, conservateurs ou libéraux, il y a eu une tendance constante à diminuer les droits. Depuis 1888, les droits ont été abaissés tous les ans et graduellement. En 1888, les droits sur les articles importés au Canada étaient de 31.858. Les années subséquentes ils ont été abaissés à 31, et ensuite graduellement en différents temps à 30, 29, 27, 26 jusqu'à 25 et une fraction qu'ils sont aujourd'hui depuis deux ans. Si donc, les droits continuent encore à subir d'autres diminutions, lorsque les récents traités de commerce sera mis en vigueur, je ne crois pas que mon honorable ami d'Halifax a raison lorsqu'il prétend, s'il était sérieux dans sa prétention, que notre tarif est trop élevé.

L'honorable député d'Halifax a traité un autre aspect de la question, celui de savoir si la taxe n'est pas plus élevée que le peuple ne peut payer. Il ne s'agit pas ici autant du chiffre de la taxe que de l'aptitude du peuple à la supporter. Les taxes sont aujourd'hui beaucoup plus lourdes qu'elles ne l'étaient précédemment, et les épaules qui les portent sont beaucoup plus fortes. Par exemple, si une personne gagnant $1,200 par année pourrait facilement payer un loyer de $25 par mois, elle pourra aussi facilement en payer $50 si elle gagne $2,400. Il en est de même du pays. Nos moyens de porter la taxe ont beaucoup augmenté, si l'on en juge par les statistiques, dont je donnerai à la Chambre quelques-unes seulement qui touchent à cette discussion.

Si l'on compare le Canada d'aujourd'hui avec le Canada d'il y a dix ans, nous voyons que notre commerce total qui était alors de $467,000,000, est aujourd'hui de $1,085,000,000. Il y a dix ans nous trouvions que c'était très beau de voir nos exportations s'élever à $214,000,000; aujourd'hui nous trouvons que c'est trop peu de ne le voir qu'à $356,000,000.

Les statistiques des banques montrent qu'il y a dix ans les dépôts représentant l'argent disponible du peuple s'élévaient à $424,000,000; aujourd'hui ces dépôts se sont accrus à $1,074,000,000. La circulation des billets du Trésor, qui est un bon indice du commerce du pays, était de $38,000,000 il y a dix ans; aujourd'hui elle est de $114,000,000. Les billets de $1 et de $2, qui représentent la monnaie qui passe continuellement d'une main à l'autre, s'élevaient il y a dix ans à $11,400,000; aujourd'hui on trouve qu'une circulation de $21,000,000 ne suffit pas à nos besoins.

La force du Canada pour porter le fardeau de la taxe a augmenté si considérablement pendant les dix dernières années, que nous n'hésitons aucunement à dire qu'il est aussi facile, sinon plus facile pour le peuple canadien de porter aujourd'hui une taxe de $17 par tête d'habitant qu'il ne l'était d'en porter une de $8.50 il y a dix ans. L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) s'inquiète beaucoup parce que nous avons un excédent, et le fonds de son inquiétude est que le Gouvernement cherche à dépenser cet excédent, et il dit qu'il est dangereux de permettre à n'importe quel ministre des Finances d'avoir des excédents aussi considérable. Mais je veux montrer, en faisant une comparaison, qu'il fait bon quelquefois de voir comment ce jeune pays a grandi et développé ses forces et sa puissance. Le Canada d'aujoud'hui n'est pas le Canada d'il y a dix ans. Il y a dix ans nous

n'avions qu'un transcontinental, et nous nous demandions si nous pourrions en construire un deuxième.

Aujourd'hui, nous en avons trois, presque terminés, chacun d'eux traversant de nouveaux et vastes territoires. Nous voulons construire aussi le chemin de fer de la baie d'Hudson; il est en partie construit, et pour répondre au progrès de la construction des chemins de fer dans toutes les provinces, de l'Atlantique au Pacifique, on a jugé nécessaire de faire de grandes dépenses pour créer ou perfectionner nos gares maritimes.

Nous oublions aussi quelquefois que l'étendue de notre territoire habité a augmenté considérablement pendant les derniers dix ans. Nous avons aujourd'hui un nouveau Québec et un nouvel Ontario. J'ai traversé cette zone argileuse d'un bout à l'autre et je puis dire que ce sera un magnifique pays agricole si les conditions climatériques permettent à la population d'y vivre. Le développement et les travaux à faire dans ce pays de 350 milles de longueur dans le nord d'Ontario et Québec vont nécessiter de grandes dépenses de la part du Gouvernement.

Voyons un instant comme les provinces des prairies se sont développées; comparons la partie colonisée d'il y a dix ans avec la carte d'aujourd'hui. Il y a dix ans, à l'exception de quelques sections près de Winnipeg, Edmonton et Calgary, et quelques homesteads isolés sur la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, peu de terrains étaient occupés, mais aujourd'hui en regardant la carte, il est presque impossible de trouver grand comme un timbre-poste, qui ne soit pas pris comme préemption et occupé par des cultivateurs et des colons. L'étendue énorme habitée aujourd'hui dans les trois provinces des prairies va exiger de grandes dépenses de la part du Gouvernement. Il y a aussi la province de la Colombie-Anglaise où les chemins de fer s'entrecroisent comme les lignes d'un drapeau anglais, allant du nord-est au sud-ouest et doublant et triplant l'étendue colonisable de cette province, toutes choses qui demanderont de très fortes dépenses.

L'honorable député d'Halifex a signalé un fait qui, je crois, sera admis par les deux côtés de la Chambre, lorsqu'il a parlé de la tendance du gouvernement fédéral à aider aux provinces à faire des choses qu'anciennement on considérait devoir être faites par les provinces avec leur propre argent. Je dirai qu'autrefois les recettes totales des provinces étaient dans la proportion de un à deux avec celles du Gouvernement fédéral, mais aujourd'hui elles sont dans la proportion d'un à cinq, en d'autres mots pendant que les recettes du Gouvernement fédéral empruntaient considérablement, celles des provinces n'augmentaient pas, et les gouvernements provinciaux dépensent toutes les recettes qu'ils peuvent percevoir, tandis que le Gouvernement fédéral a autant d'argent qu'il en a besoin pour répondre à toutes les demandes. Il en résulte que le peuple a tourné surtout ses regards du côté d'Ottawa et moins du côté des gouvernements provinciaux pour avoir l'argent nécessaire au développement du pays. Voilà pourquoi on adopte des lois pour aider les provinces dans la construction des routes et le développement de l'agriculture; voilà pourquoi les provinces demandent que leurs subventions soient augmentées, et il n'y a aucun doute que l'on demandera au Gouvernement fédéral de prendre à sa charge des travaux que jusqu'à présent on a considéré comme du ressort des provinces, ce qui entraînera de nouvelles dépenses pour le Gouvernement fédéral. Il ne faut pas oublier non plus que l'année 1913 est celle où le Canada va faire ses premiers déboursés pour la défense navale. Je ne parle pas seulement de l'achat des trois dreadnougths, mais des dépenses pour notre propre défense dont le premier ministre a donné un aperçu l'autre jour; la construction de quatre bassins de radoub aux principaux ports de la côte du Pacifique et de celle de l'Atlantique; l'établissement de bases navales et leurs fortifications; le développement de notre flotte pour la protection des pêcheries, et l'entretien de navires-écoles pour les marins et les matelots.

Le premier ministre n'a pas caché que le don de trois dreadnoughts à l'Angleterre ne serait pas la fin du programme naval du Gouvernement, mais qu'il voulait continuer à travailler d'autres manières à faire ce qui était nécessaire en plusieurs endroits et de plusieurs façons pour la défense du Canada, toutes choses qui nécessiteront des dépenses énormes.

Nous ne devons donc pas faire en sorte que l'on puisse dire de nous que nous regardons en arrière, à dix ans en arrière, et nous ne devons pas dire: puisque nous ne dépensons que tant, alors pourquoi ne pourrions-nous pas continuer à dépenser aussi peu. Nous sommes rendus à une époque de grandes choses, plus grandes que nous avons jamais vues, et pendant les dix prochaines années, le Canada fera des progrès plus grands que ceux qu'il a faits dans les dix années dernières. Nous devons être prêts à dépenser ce qui est nécessaire pour développer notre pays, afin de pouvoir faire face aux besoins d'une population plus nombreuse et à des travaux plus considérables. Je ne serais pas du tout surpris si, lorsque nous célébrerons le cinquantième anniversaire de la Confédération, notre budget dépassât $200,000,000, et ce ne sera pas hors de proposition avec les accroissements antérieurs.

Je ne crois pas qu'il serait sage présentement de chercher à diminuer nos recettes, parce que nous devons toujours nous tenir prêts pour les années moins prospères. Nous devons nous préparer pour le temps où l'argent nous viendra moins aisément, ainsi qu'on en a eu l'expérience aujourd'hui, cette année, à cause du taux plus élevé de l'intérêt; nous devons être prêts aussi pour le jour où l'immigration peut se ralentir.

Il est toujours facile de supprimer des sources de revenu, mais plus difficile d'en créer, ainsi que les gouvernements le savent, et conséquemment je dis qu'il est sage de ne rien changer au régime qui donne des résultats satisfaisants. Il est facile de lui donner un mauvais cours, mais encore plus de le laisser dans le bon chemin si on ne lui touche pas.

Je suggérerai un remède au mal terrible que redoute l'honorable député d'Halifax. Il paraît croire que le plus grand danger viendra d'un budget considérable ou d'un excédent de recettes. Mais nous avons une dette de $316,000,000 et si nous avions trop d'argent pour ne savoir qu'en faire, on pourra l'employer à diminuer notre dette, et je suis sûr que personne ne dira que ce n'est pas une sage politique, dans les temps d'abondance, de payer nos dettes et diminuer nos obligations parce que les temps peuvent devenir plus durs, et nous serons peut-être alors obligés d'emprunter.

Je félicite le ministre des Finances sur certains aspects, que révèle le budget, qu'il nous a exposés il y a une semaine. Je le félicite d'être resté dans les limites du revenu, bien qu'il soit considérable. Quelquefois il est plus difficile pour un ministre des Finances de se maintenir dans les limites du revenu les années d'abondance, que les années de disette. Lorsque les temps sont durs, il est facile de répondre à tout venant: L'année est mauvaise, nous ne pouvons faire, cette année, ce que vous demandez. Mais lorsque les revenus sont abondants, il est beaucoup plus difficile de dire non, et il ne manque pas de gens qui sont toujours prêts à faire des suggestions sur la manière de dépenser l'argent avec profit; de sorte qu'un ministre des Finances qui peut se maintenir dans les limites du revenu, pendant une année d'abondance, mérite certainement qu'on lui en tienne compte.

M. CARVELL: Pouvez-vous me nommer quelqu'un qui ait été renvoyé les mains vides?

M. AMES: Je pourrais nommer quelqu'un, sans m'éloigner de l'endroit où je suis, à qui on a refusé des choses que j'ai demandées. Durant l'année qui vient de s'écouler, il y a eu un excédent réel et non un excédent sur le papier; et par un excédent réel, j'entends une diminution de la dette, à la fin de l'année, après que toutes les obligations imputables au fonds consolidé et au capital ont été soldées. Pendant les vingt dernières années les excédents réels n'ont pas été fréquents et c'est un exploit dont peut bien se vanter le ministre des Finances, que d'avoir pu réduire la dette du pays de $23,300,000. Les libéraux ont été au pouvoir durant quinze ans. Durant ces quinze ans il n'y eût que quatre ans pendant lesquels on a eu ce que j'appelle un réel excédent et ces excédents réels ne s'élevaient par tous ensemble à beaucoup plus de $15,000,000.

Onze années sur quinze ont montré des déficits, qui s'élevaient ensemble à $96,065,100, laissant un déficit net pour leur quinze ans d'administration de $81,500,000. Ces déficits ne se confinent pas aux premières années du régime libéral, alors que leur revenu était relativement peu élevé, mais s'est accumulé surtout pendant les dernières années du régime, alors que les revenus étaient deux fois plus considérables qu'au commencement. Nous nous rappelons tous l'année terrible de 1909, lorsque le déficit, le plus considérable qui ait été mentionné dans notre histoire, fut atteint par une administration libérale, qui ajouta $46,000,000 à la dette du pays, cette année-là. En 1910, les libéraux y ajoutèrent $12,300,000, et en 1911 $3,700,000. De sorte que dans les trois dernières années, avant de perdre le pouvoir, ils dépensèrent $62,000,000 de plus que leurs revenus, tandis que les conservateurs, après avoir été au pouvoir deux ans seulement, peuvent se vanter d'un excédent total, au-dessus de toutes dépenses imputables au fonds consolidé, aussi bien qu'au capital, de $23,300,000; et le Gouvernement actuel a pu, dans le court espace de temps qui s'est écoulé depuis qu'il est au pouvoir, ramener la dette au chiffre où elle était en 1909, savoir à $316,000,000. Nous devons nous féliciter de ne pas avoir été obligés d'emprunter cette année. Ils ne sont que trop nombreux ceux qui ont dû recourir au marché financier, dans ce but, durant l'année qui vient de s'écouler. Les taux d'intérêts ont été plus élevés qu'ils ne l'avaient été depuis bien des années. Mais nous avons fait justement le contraire. Quelques-unes des obligations à courtes échéances, contractées à des taux élevés, sont devenues dues et les $23,000,000 que nous avions à notre disposition ont servi à payer des dettes sur lesquelles nous payions 3¼ et 4 p. 100 d'intérêt, ce qui veut dire que nous commençons l'année 1913-1914 avec $900,000 de moins d'intérêts à payer que les années précédentes.

Ces $900,000, sont autant d'argent épargné; c'est autant de gagné. Il est donc très heureux pour nous que notre ministre des Finances ait pu regarder en avant, qu'il ait pu se rendre compte que cette

année serait mauvaise pour les emprunteurs et que—au lieu de s'endetter à gros intérêts et d'engager l'avenir des générations futures pour autant—il ait pu se maintenir dans les limites de son revenu, sans créer une dette d'un seul dollar, se charger du paiement d'obligations portant un intérêt élevé, au montant de $23,000,000 et réduire ainsi le montant des intérêts annuels que nous avons à payer de près de $1,000,000. De plus, il lui a été possible de maintenir le crédit du pays en venant au secours du Grand-Tronc-Pacifique et d'acheter les obligations émises par ce chemin de fer de façon à empêcher qu'elles fussent mises sur le marché et vendues à prix réduit. De cette manière notre crédit comme endosseur a été protégé, je crois que l'on peut affirmer que, bien que l'année dernière ait été une année pendant laquelle il a existé sur les marchés financiers de certains pays beaucoup de crainte, aujourd'hui le Canada jouit sur ces mêmes marchés financiers d'une réputation meilleure qu'il n'a jamais eue à aucun moment de son existence.

Maintenant je désire féliciter le pays de ce que les chiffres de son commerce montrent, dans l'ensemble, un état de choses satisfaisant. Pour la première fois, nous avons atteint le niveau des hautes marées et l'avons même dépassé—je veux dire le milliard de dollars, représentant le total de nos importations et de nos exportations de l'année. J'admets que le résidu de compte ne nous est pas favorable. J'admets qu'à première vue l'on puisse nous dire que, d'avoir 64 p. 100 d'importation à opposer à 36 p. 100 seulement d'exportations, ce n'est pas un bon signe. Mais on doit se rappeler que le Canada est un pays qui grandit et se développe rapidement. Nous sommes absolument dans la situation d'un manufacturier, qui voyant ses affaires s'étendre considérablement décide d'ajouter une aile à son usine.

Pendant qu'il construit cette aile, il débourse de grosses sommes pour payer la brique, le mortier, le planchéiage, la machinerie, la couverture et tout ce qui entre dans la construction. Etablissez alors une balance des frais de l'année et que trouvez-vous? Vous constatez que le produit ne commence pas à payer pour ce qu'il coûte. Il peut avoir emprunté l'argent ou l'argent peut avoir été placé dans l'entreprise par quelque autre personne. Mais la valeur de ses produits ne peut arriver à compenser ses dépenses, parce qu'il étend ses affaires. C'est ce que nous faisons au Canada et l'idée ne pourrait-être mieux illustré qu'elle ne l'est par un état publié par le Canadian Year Book, ou quelle ne l'a été sous le titre: "Prix de gros," emprunté au "Globe" de Toronto. En voici un extrait:

La main-d'œuvre nouvelle qui nous arrive est employée autant aux travaux de construction de la machinerie avec laquelle nous allons immédiatement augmenter énormément notre production, qu'à la production de produits alimentaires qui auraient de suite une valeur de revenu et cela ferait grandir l'effet de toute diminution importante dans nos opérations de contribution.

En d'autres termes nous sommes dans la position que j'ai décrite, nous préparant à de plus grandes choses. Nous faisons des préparatifs, nous achetons des outils nouveaux, nous augmentons notre production, et nous espèrons arriver à faire des affaires beaucoup plus considérables, par suite du fait que nous augmentons considérablement notre outillage.

Si nous trouvions un état de chose semblable à celui qui existe dans de plus vieux pays, ou les exportations et les importations se balancent exactement, nous dirions que le Canada est stationnaire et nous aurions raison de le dire,—que nous avons atteint le point d'équilibre et que l'expansion, la croissance et la préparation à de nouvelles augmentations ne se montreraient plus.

J'admets que le marché qui se trouve situé au sud de notre frontière ne nous achète pas toutes les marchandises que l'on prétend parfois qu'il devrait acheter. Je crois que nos amis les Américains sont à se préparer d'eux-mêmes à rendre plus facile pour le Canada l'envoi chez eux de plus de produits que nous ne leur en avons envoyés jusqu'à présent, mais il n'en a pas dépendu de nous si les choses se sont passées de cette façon, mais bien de nos amis des Etats-Unis, parce qu'ils nous ont opposé un tarif deux fois aussi élevé que le nôtre.

Une étude des choses que nous leur vendons démontre qu'ils n'achètent du Canada que la matière première qu'ils peuvent eux-mêmes transformer et sur laquelle ils peuvent ensuite faire un profit considérable. Nos exportations aux Etats-Unis, l'année dernière, se sont élevées à $113,000,000 et sur cette somme un montant de $67,000,000 représentait l'achat de minéraux, de charbon et de bois non manufacturé. D'un autre côté, les autres seuls item importants de nos exportations aux Etats-Unis sont des farines, du poisson, du foin, des peaux crues. A l'heure actuelle les Américains n'achètent de nous que les matières premières, et afin d'en tirer un profit, ils les transforment, les exportent et nous font concurrence sur les autres marchés du monde. Ce ne serait donc pas une bien grosse perte pour nous si ces exportations restaient stationnaires, du moins, tant qu'elles se limiteront à des matières premières de la même nature, parce que nous les manufacturerions nous-mêmes et en tirerions un honnête profit.

Je voudrais aussi féliciter le Gouvernement sur les résultats remarquables obtenus par le ministère de l'immigration, l'année dernière. Là aussi, nous avons atteint les hauts sommets et elle restera dans nos annales comme un record pour l'avenir. Quatre cent mille personnes ont augmenté notre nombre durant l'année écoulée. Je ne crois pas que nous réalisions bien quel est le problème d'assimilation que nous avons à résoudre, et combien il est plus grand que ceux qui ont été résolus par les peuples qui se sont trouvés dans des positions analogues à la nôtre. Au temps où les Etats-Unis avaient 80,000,000 de population, ils ne recevaient environ que quatre fois plus de monde que nous n'en accueillons aujourd'hui. Nous, avec une population de 8,000,000, nous ajoutons à notre effectif chaque année un vingtième par l'immigration.

Il n'y a jamais eu de moment dans l'histoire des Etats-Unis où ils ont ajouté plus d'un quarantième ou d'un cinquantième a leur population dans le cours d'une année. Nous devons nous adonner à la solution de ce grave problème de prendre soin des immigrants qui viennent au Canada. Mais c'est certainement une preuve de l'attrait qu'exerce le Canada et de l'attention qu'attire notre prospérité dans le monde. Il a été difficile de décider les immigrants à venir. Les premières années du régime libéral n'ont montré que d'assez maigres résultats.

M. MARCIL (Bonaventure): L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous faire voir les résultats de quelques années du régime conservateur.

M. AMES: Oui, vous pouvez retourner en arrière aussi loin que vous voudrez. Durant les dix premières années du régime libéral réunis, l'immigration n'a égalé que celle des deux années du régime conservateur, soit 756,706. Durant les quinze années du régime libéral, la moyenne de l'immigration n'a été que de 125,000 par année tandis, que durant les deux dernières années elle s'est élevée à 378,000. Nous sommes heureux de constater que non seulement l'immigration britannique se maintient, mais surpasse l'année remarquable de 1907-1908 alors que 120,000 immigrants vinrent de la Grande-Bretagne. L'année dernière le nombre des immigrants venus de Grande-Bretagne ne fut pas inférieur à 150,000 personnes qui se sont joints à nous ici, au Canada.

M. MACLEAN (Halifax): Nous n'avons jamais cru, nous de l'opposition, que l'immigration allait cesser parce que nos amis de la droite étaient montés au pouvoir.

M. AMES: Lorsque les libéraux étaient au pouvoir, je les ai entendus faire de ce côté de la Chambre un très grand nombre de prédictions au sujet des terribles choses qui se produiraient si les partis intervertissaient leurs rôles. C'est, j'en suis certain, un grand soulagement pour nous de constater que le Canada a conservé son allure progressive. On pourra nous pardonner, si nous pensons que les conditions actuelles ont même accusé une légère amélioration.

Je désire parler d'une autre importante question, qu'on a étudié pendant très longtemps. C'est la question du tarif et la considération que lui a accordée le ministre des Finances dans son discours. J'avais espéré que l'honorable député d'Halifax nous ferait connaître les vues de l'opposition sur le tarif. J'avais espéré qu'il nous apprendrait s'il reviserait le tarif, s'il en ferait une revision générale ou relative à des articles spéciaux, ou bien relative à certaines parties de l'univers, ainsi que la manière dont il s'y prendrait pour réduire les casualités de la taxation. Il n'a pas projeté un rayon de lumière, ni proféré un mot sur ces questions. En conséquence, je ne pourrai critiquer aucune de ses opinions sur le tarif, car il ne les a pas divulguées. Je me contenterai donc de féliciter le ministre des Finances sur ce qu'il a évidemment indiqué être les vues et la politique arrêtées du Gouvernement pour l'exercice courant et pour les exercices à venir. Il est très évident que le ministre des Finances a reçu de très nombreuses demandes, au cours des douze derniers mois, tendant à modifier le tarif. On lui a, j'en suis sûr, communiqué un très grand nombre de demandes, en vue de modifier le tarif, soit en l'élevant, soit en l'abaissant; mais il y est apparemment resté sourd, pour le moment, du moins, parce que nous constatons que les modifications apportées au tarif, sauf celles rendues nécessaires par le traité conclu avec les Antilles anglaises, sont en vérité très rares. Il est étrange que le ministre des Finances du Gouvernement actuel, que les membres de ce côté (la gauche) ont toujours accusé d'être un gouvernement ultra-protectionniste, ait introduit dans le tarif des modifications qui, pour la plupart, abaissent ce dernier.

Le ministre des Finances a déclaré que le tarif présentait des anomalies, et nos mandants nous les ont tous fait remarquer. Quelques-uns d'entre nous les ont signalées au ministre des Finances au profit de leur circonscriptions électorales. On souffre pour le présent l'existence de ces anomalies, mais il est tout à fait probable qu'il sera effectué une revision générale du tarif dans un avenir pas très éloigné.

On supprimera alors d'une manière scientifique, et pour un certain nombre d'années, ces anomalies qui s'accumulent chaque année. Nous pourrons par suite avoir

ces conditions fixes si essentielles au progrès des industries. Le ministre a défendu, d'après un principe que je considère absolument sain, les modifications du tarif annoncées. Il admet d'abord en franchise les locomobiles pour le creusage des fossés et les machines à fondre les caractères, et il a motivé son action en disant que ces articles ne sont pas, et ne paraissent vraisemblablement pas devoir être fabriqués au Canada, et qu'il les admettait en franchise, puisqu'il n'était pas nécessaire de protéger une industrie canadienne dans la fabrication de ces objets. Nous n'avons rien à redire à cela, et il peut se trouver dans le tarif d'autres articles qu'on peut traiter de la même manière. L'action du ministre des Finances à l'égard du ciment explique le deuxième principe qu'il a établi. L'été dernier, nous étions en présence d'une condition peu ordinaire, en ce qui concerne le ciment. Comme cette question était urgente, je crois que le Gouvernement l'a alors réglée avec sagesse. Mais lorsque l'urgence a cessé, le droit de douane a été rétabli. Comme conséquence de l'étude de ces conditions, on a mis en évidence aux yeux du ministre des Finances que l'industrie du ciment par tout le Canada pourrait encore continuer à accaparer une bonne partie du marché canadien avec une protection légèrement réduite. On a donc réduit la protection, de sorte que le ciment anglais puisse pénétrer au pays à 24 cents ½ le baril, et le ciment belge et autre à 35 cents. Comme on considère que cette protection est raisonnable pour une industrie établie, nous pouvons juger que ce sera probablement le taux à l'avenir. Il n'a pas été modifié d'article du tarif dans le cas où l'on a affirmé le principe de protection raisonnable et suffisante. Ce principe subsiste donc encore. Je regrette de ne pas avoir l'occasion de débattre les propositions de l'honorable député d'Halifax (M Maclean), au sujet de la manière dont il voudrait opérer cette remise d'impôts qu'il recommande. Je m'étais préparé à répondre à ses propositions, et comme il ne les a pas formulées, je juge nécessaire d'abréger mes observations à un degré très considérable. Je serai donc privé du privilège, que j'aurais autrement possédé, d'exprimer mon approbation ou ma désapprobation, selon le cas, des idées non divulguées, qui séjournent encore dans l'esprit de l'honorable député d'Halifax (M. Maclean). Je dois dire que son exemple tiré de l'histoire américaine ne me paraît pas tout à fait heureuse. Devons-nous conclure qu'il recommanderait au Gouvernement l'exemple du président Cleveland.

Le président Cleveland a commis une faute politique, et mon honorable ami (M. Maclean) a peut-être cité ce fait à titre de recommandation au sujet de la manière dont il voudrait voir le Gouvernement suivre un sort semblable. Les honorables députés de la gauche ont sans doute une vive disposition à nous remplacer, dans le cas où nous nous affaisserions sur le bord de la route.

M. CARVELL: L'honorable membre fera-t-il connaître son opinion sur la conduite du président Wilson?

M. AMES: Oui, je crois que la conduite du président Wilson des Etats-Unis est admirable, avec un tarif de 48 p. 100 à l'encontre de l'univers. Il est une phase de cet incident américain que l'honorable représentant d'Halifax n'a pas dévoilée; il n'a pas fait connaître que les Etats-Unis étaient grevés d'une énorme dette à la suite de la guerre civile, et que le tarif a été agencé dans le but, non pas de faire face aux dépenses, mais de payer cette dette.

Toutefois, l'erreur des américains a consisté à avoir pendant quelque temps maintenu le tarif à un niveau élevé, après avoir abaissé leur dette à une limite raisonnable. Cependant, ce n'est pas une juste comparaison avec le Canada, dont le système de perception de taxes a été normalement créé pour répondre à des besoins normaux.

Nous n'avons pas débuté avec une dette de guerre, nous n'avons pas commencé avec un tarif destiné à acquitter cette dette de guerre. A mesure que le pays s'est développé, le système qui a été satisfaisant dans le temps passé a continué et continue encore d'être suffisant. Je n'ai que quelques mots à dire en réponse aux observations de l'honorable membre au sujet du prix élevé de la vie. Je ne crois pas qu'il ait très fortement prouvé son point, en essayant de prouver que le prix de la vie est élevé, parce que les taxes sont perçues de la campagne. Il peut en être un accessoire, mais il n'a qu'à jeter un coup d'œil sur le monde pour constater que le renchérissement de la vie est général. Il le constatera aussi bien dans les pays protégés que dans les pays non protégés; il le rencontrera en Grande-Bretagne, où, depuis 1897, le coût des denrées alimentaires pour les ouvriers anglais a augmenté de 50 p. 100; il le rencontrera aux Etats-Unis; il le rencontrera partout. S'il pouvait m'indiquer que, dans les pays où le tarif est élevé, seul le coût de la vie a haussé, et que les pays où le tarif est faible, où dans ceux qui n'en ont pas, le coût est demeuré stationnaire, je verrais la valeur de son argument. Mais au point où en sont les choses, je ne puis voir que ce soit plus qu'une casualité, et non la cause réelle.

Si vous abordez l'étude des conditions au Canada, vous constaterez qu'il faut en grande partie attribuer le renchérissement de la vie à ce que notre puissance de consommation a augmenté plus rapidement que

notre puissance de production. Songez-y un instant et vous verrez que la demande s'est accrue plus rapidement que l'offre sur le marché canadien. L'effet est naturellement la hausse dans le prix des produits.

M. MACLEAN (Halifax): Nous exportons sur une très haute échelle.

M. AMES: Nous exportons une grande quantité de matière première. L'honorable membre entreprendra-t-il de réduire la demande et de diminuer, par suite, le marché canadien, en important de l'étranger des produits fabriqués à bon marché, et de dire alors: Comme nous avons amoindri la demande, l'offre locale peut se charger du reste, et l'on pourra en conséquence espérer une baisse dans les prix. N'est-ce pas là une expérience bien dangereuse? Si nous suivons un semblable chemin, ne pourrons-nous pas nous trouver en définitive dans une situation pire qu'au commencement? En effet, nous introduisons de propos délibéré une méthode, au moyen de laquelle nous diminuons la faculté d'achat d'une partie du peuple canadien, et une fois que vous lui aurez enlevé ce pouvoir, il sera difficile de le recouvrer. Permettez-moi de me servir d'un exemple. Supposez qu'il y ait dans l'Ouest une ville comprenant cinquante familles, et qu'il y ait dans le voisinage immédiat une centaine de cultivateurs, qui les approvisionnent des nécessités de la vie; les prix sont assez normaux. Mais supposez que la ville se développe rapidement et que le nombre en soit porté à deux cents. Les cultivateurs du voisinage immédiat ont un plus vaste marché qu'auparavant pour l'écoulement de leurs produits, et ils ne peuvent suffire à l'approvisionner.

La conséquence serait que les prix hausseraient et continueraient de s'élever jusqu'à ce qu'il y ait deux cents cultivateurs et égalité entre l'offre et la demande. Vous constaterez que c'est ce qui arrive tout le temps. Les prix s'élèvent parce que la demande s'accroît plus rapidement que l'offre. Lorsque l'offre atteint la demande, il existe une tendance vers l'équilibre. Cette équilibre se produira ici comme ailleurs, si nous avons seulement la patience. A mon avis, il ne serait pas sage, à cause d'un soulagement temporaire possible, de s'ingérer dans un système. Si nous nous ingérions, nous nous trouverions à enlever à une grande partie du peuple canadien la faculté d'achat, qu'il leur est extrêmement précieux et nécessaire de posséder.

Je me suis demandé si mon honorable ami d'Halifax allait suggérer qu'on pourrait admettre en franchise certains articles, sur lesquels on prélève actuellement des impôts, au moyen de droits de douane. Est-ce là sa méthode de réduire les impôts? Il ne nous a divulgué aucun moyen. Permettez-moi encore de faire observer, afin de bien élucider le point, que, dans l'argument apporté, nous tournons constamment dans un cercle vicieux. La protection n'est pas justifiable pour un article, à moins qu'elle ne le soit pour tous. Si elle n'est pas justifiable pour un, elle ne l'est pour aucun. Nous sommes tous des producteurs et des consommateurs à la fois. Vous ne pouvez dire à un producteur: Vous n'avez pas droit à la protection, puis de dire à un autre producteur: Vous y avez droit.

Par conséquent, au pays où la protection existe, il faut qu'elle soit distribuée avec loyauté et égalité entre toutes ces industries nationales qui, de l'avis du Gouvernement, ont des titres à cette protection. Supposons que vous disiez à une industrie: La demande pour votre produit est si forte que nous avons décidé que vous serez la victime et que dorénavant vous devrez subir la concurrence mondiale. Voici entre autres, un article que je ne connais nullement, mais que je puis bien choisir à titre d'exemple, les pelles. Supposons qu'on prétende que le prix des pelles au Canada soit trop élevé et vous dites: Il faut que celui qui utilise ces pelles les obtienne à meilleur marché. Nous allons donc dégrever cet article et le laisser entrer en franchise douanière de tous les pays, afin que le prix puisse décliner. Quel serait le résultat? Les fabricants de pelles au Canada se verraient probablement forcés par une concurrence ruineuse à renoncer à leur exploitation. Les employés, privés de leur emploi, seraient obligés de se diriger vers d'autres industries où on leur paierait des salaires moins élevés. Ils seraient mécontents. Ils diraient: Si l'industrie que j'ai à exploiter n'est plus protégée, pourquoi paierais-je pour la viande et les produits de l'industrie laitière qui jouissent de la protection. Je refuse de le faire. Supposons qu'il le fasse, et que le cultivateur constate que ses produits ne seront plus protégés. Il dira: Pourquoi paierais-je pour mon habit, mon chapeau et mes souliers et autres articles qui sont protégés? Du moment qu'on admet en principe qu'il est possible de distinguer de la foule tel ou tel individu et de dire qu'il ne jouira plus désormais de la protection, il me semble qu'on ne saurait plus s'arrêter dans cette voie, avant que le régime protectionniste tout entier ait été balayé.

M. CARVELL: C'est la doctrine.

M. AMES: Si c'est bien la doctrine que les députés de la gauche veulent adopter, je serais bien aise de la discuter. Si le député d'Halifax nous eût indiqué une liste d'articles qu'il désirerait voir sacrifier et jeter en pâture aux loups, nous eussions été bien aises de discuter ces articles. Marchant dans les ténèbres pour le

moment, nous ne pouvons guère qu'énoncer le principe général et donner à entendre que la protection, si elle doit se perpétuer, est bonne pour tous et que toute atteinte portée à ces systèmes est fatal et fait tout péricliter.

Le député d'Halifax a exprimé un avis auquel je ne saurais me rallier. Il nous a dit que l'augmentation du prix de la vie a dépassé celle des salaires. A mon sens, ce n'est pas parfaitement exact. Le prix de la vie augmente avant que les salaires ne se relèvent. Le renchérissement de la vie se produit d'abord; vient ensuite plus lentement celle des salaires, mais d'ordinaire les deux se suivent dans la même proportion. Qu'arrive-t-il? Souvent le coût de la vie baisse, par suite de l'égalisation de l'offre et de la demande, mais le chiffre des salaires demeure le même. La baisse des salaires met du temps à se produire, bien que le prix des denrées ait diminué. Lorsqu'il s'agit du prix des denrées, il ne convient donc pas d'enlever à des groupes nombreux de notre population la protection dont ils jouissent et de diminuer ainsi leur faculté d'achat à titre de consommateurs et d'acheteurs sur le marché canadien. En somme, cet exposé budgétaire—car c'est de cet exposé que je me suis occupé, bien plus que de la harangue du député d'Halifax—nous révèle une grande prospérité au Canada. Voilà nombre d'années que notre régime douanier n'a pas été remanié. Il n'y a eu de remaniement ni en 1897, ni en 1898 ni en 1900, et cela en dépit des promesses faites avant les élections de 1896.

M. MACDONALD: Qu'a dit sir Charles Tupper à cet égard?

M. AMES: Je n'ai cure de ce qu'à pu dire sir Charles Tupper; les faits prouvent que le régime douanier n'a pas subi de modification.

M. MARCIL: Le régime de préférence accordée à la Grande-Bretagne est-il une nouvelle orientation?

M. AMES: La préférence accordée à la Grande-Bretagne, sous la forme qu'elle a revêtue, était une innovation. Le régime est en vigueur aujourd'hui. Le député d'Halifax pourrait-il me dire si les ministériels désirent modifier ce régime?

M. MACLEAN: Si vos amis craignent de régler la question douanière qu'ils nous cèdent la place et nous réglerons la question.

M. AMES: Que feriez-vous?

M. MACLEAN: Nous ferions ce qu'il faut.

M. MACDONALD: Et le système de protection adéquate que le premier ministre devait appliquer, à son avènement au pouvoir, qu'est-il devenu? Allons-nous avoir ce protectionnisme adéquat, et la chose est-elle nécessaire?

M. AMES: Voilà une heure que je traite cette question.

J'espérais que le député d'Halifax nous donnerait à entendre quelle proposition le parti de la gauche veut formuler sur cette question?

M. MACDONALD: Vous ne vous occupez guère de ce que la gauche suggère.

M. AMES: Afin de parer à toute controverse, je me suis occupé de l'exposé budgétaire du ministre et j'ai mis en lumière les principes qu'il a énoncés à l'égard des remaniements effectués.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable député croit qu'il fait une discussion loyale et logique, quand il affirme qu'il n'y a pas eu d'innovation, et que, l'instant d'après, il déclare que le régime de préférence accordée à la Grande-Bretagne a été une nouvelle orientation?

M. AMES: Je visais alors deux choses tout à fait différentes. Quant au régime protectionniste, j'affirme qu'il n'y a eu de remaniement effectué ni en 1897, ni en 1898 ni en 1900. Si l'on veut discuter la question de la préférence accordée à la Grande-Bretagne, à titre de modification du régime protectionniste, c'est une tout autre chose. Le régime commercial privilégié inauguré par le parti libéral en 1897 était une innovation.

Pour mettre en lumière brièvement la pensée dont s'inspire le ministre des Finances dans son exposé des motifs, je dirai qu'à l'aide des chiffres qu'il a présentés, il a fait voir à cette Chambre qu'aujourd'hui le pays jouit d'une prospérité de bon aloi et qu'il convient d'apporter le moins de changement possible à la situation économique d'où résulte cette prospérité. S'il faut en juger d'après son discours, je ne crois pas que le ministre des Finances ait l'intention d'apporter d'importantes modifications au régime tarifaire existant. Et en cela il a parfaitement raison, à mon sens. Il tient compte de l'avertissement qu'on lit sur une pierre tumulaire dans un cimetière d'Angleterre:

> J'étais bien portant;
> J'ai voulu me porter mieux,
> Et voilà où j'en suis.

Aujourd'hui le Canada s'avance sûrement dans la voie large du progrès, et il serait imprudent de tenter quelque expérience qui tendraient à porter atteinte à la prospérité dont nous jouissons.

M. ALPHONSE VERVILLE (Maisonneuve): En prenant la parole au cours de ce débat, j'ai l'intention de revenir sur les observations que j'eus l'honneur de pré-

senter à cette Chambre l'an dernier. Je ne me flatte pas de l'espoir que mes observations puissent rallier les suffrages des ministériels; mais je ne vise nullement à gagner des applaudissements ou à soulever des récriminations; car, à mon sens, tout député ici a le devoir de porter à la connaissance de cette Chambre et du pays, dans la mesure de ses lumières, en obéissant à l'inspiration de sa conscience, les résultats de certaines conditions d'ordre économique existant dans quelques grands centres de population, et que doit subir la grande majorité des citoyens de ce pays.

Dans le développement de ma thèse, il me faudra présenter des faits et des chiffres se rattachant au fonctionnement des syndicats ou trusts et des mergers ou fusions industrielles, non seulement au point de vue du consommateur, mais en outre à celui du producteur.

Au cours de la dernière session et de cette session-ci, on n'a pas suffisamment mis en lumière la situation réelle du producteur de produits naturels dans ses relations avec le consommateur et on a fait trop d'effort pour dissimuler toute la responsabilité de l'intermédiaire.

L'été dernier, j'ai recueilli non pas dans les journaux, mais par mes propres recherches, quelques chiffres et données sur le prix de la vie dans certaines grandes villes des Etats-Unis, et c'est le résultat de ces recherches que je porterai plus tard à la connaissance de la Chambre.

Tous ceux qui ont lu les journaux ou les revues sérieuses ont dû se convaincre que l'augmentation du prix de la vie a provoqué le malaise et le mécontentement qui ont régné l'année dernière et ont atteint d'alarmantes proportions, depuis quelques mois. Monsieur l'Orateur, dans cette Chambre et au dehors, on nous dit sans cesse que la situation économique se modifie, et on se demande avec inquiétude quel sera l'avenir de notre peuple.

La situation s'est tellement modifiée depuis quelque temps que même le Gouvernement s'est alarmé. Or, pour réagir contre le malaise qui règne parmi nos populations, les esprits dirigeants au Canada et même en Grande-Bretagne, s'efforcent d'imprimer à l'opinion publique une nouvelle orientation, au moyen de campagnes de presse et de conférences, ou autrement. Ils croient qu'en faisant appel au loyalisme britannique, ils réussiront à étouffer la légitime demande de modifications immédiates des conditions économiques. J'invite les députés à consulter les journaux où ils trouveront la confirmation de ce que j'affirme; ils verront s'étaler en première page des dépêches au sujet de pélerinages entrepris au Canada par des prédicants de l'évangile du loyalisme. Ces missionnaires sont venus au pays et ils s'y emploient encore à nous inculquer la doctrine de centralisation en harmonie avec les vues des capitalistes et sans le moindre souci de notre situation et de nos conditions de vie. Ces nobles visiteurs ont-ils l'intention de modifier l'opinion publique, en faisant appel aux sentiments ou en agitant le drapeau. Ce procédé a pu réussir une fois, mais jamais les masses ne morderont à pareil appât et ne prêteront l'oreille à un appel d'une telle stupidité.

Au cours de cette session, j'ai entendu les orateurs nous parler, à tour de rôle, de la prospérité du Canada. Presque tous vantent la situation financière; on n'a guère parlé, de l'amélioration des conditions économiques, et pourtant la prospérité du Canada ne saurait être durable que si tous les groupes de population sont bien traîtés.

La réponse immédiate à faire à cette proposition c'est qu'aucune classe de citoyens n'a rien de se plaindre. Pourtant, tous les journaux importants disent le contraire et le prouvent, et ce sera également ce que je me permettrai de faire avant d'avoir terminé.

Il y a quelque chose de la plus haute importance qui a été omis, suivant moi, ou oublié dans le discours sur l'adresse en réponse au discours du trône. Comme les autres membres de la Chambre, j'ai lu avec soin, ligne par ligne, tout ce que contient le discours du trône et il est surprenant de constater combien il y a peu de précision dans ce qui s'y trouve. Après l'avoir lu deux fois pour être sûr que je ne m'étais pas trompé sur son sens, j'ai été étonné pour la seconde fois dans l'espace de deux sessions de constater que la cause ouvrière avait été négligée. D'après mes connaissances et l'expérience que j'ai acquise, si je ne me trompe pas, le Gouvernement prend la responsabilité de l'adresse. A la dernière session, j'ai profité du temps qui était à ma disposition pour attirer l'attention du Gouvernement sur une semblable omission, croyant honnêtement qu'un nouveau parti arrivant au pouvoir d'une manière si inattendue, pouvait être excusable d'une telle erreur. Les ouvriers du Canada ont attendu patiemment, espérant qu'à cette session une déclaration de quelque importance serait faite à ce sujet, mais nous n'avons pas entendu un mot, bon, mauvais ou indifférent. De cette prospérité dont nous nous vantons tellement, je demanderai au Gouvernement si la classe ouvrière de ce pays peut légitimement en réclamer sa part? Y a-t-il quelqu'un ici qui voudrait prendre la responsabilité de lui refuser ce droit? Y a-t-il quelqu'un qui voudrait dire qu'elle n'a pas au moins contribué à cette prospérité ? Alors, dans ce cas, pourquoi, je le demande, la classe ouvrière n'a-t-elle pas été honorée d'une mention?

Naturellement, chacun peut tirer sa propre conclusion, et pour moi j'exposerai la mienne franchement. Ma ferme croyance est que les grandes institutions financières, les trusts et les mergers, les associations de manufacturiers et toutes les grandes sociétés capitalistes n'ont pas été étrangères à cette omission, et je suis porté à le croire par la conduite du Gouvernement.

Le Gouvernement actuel n'a-t-il pas reconnu indirectement qu'il était hostile à la masse des ouvriers du pays? Je m'attends naturellement à quelque protestation de la part de la droite qui dira que les conditions actuelles ne justifient pas une telle affirmation. C'est peut-être vrai pour le Gouvernement actuel, mais néanmoins l'impression reste la même; vous êtes en bas et en bas vous resterez. Il peut aussi se faire que le Gouvernement croit honnêtement que les conditions actuelles sont plus que suffisantes pour assurer la paix et l'harmonie parmi les ouvriers; que le coût de l'existence par exemple est tel qu'une protection plus grande devrait être accordée à ses bons amis les manufacturiers que le pouvoir d'achat des ouvriers aujourd'hui est tel qu'ils peuvent vivre dans le luxe; que depuis l'assurance loyale donnée par le peuple en 1911, la joie et le bonheur règnent dans toutes les familles. Si l'on donnait quelques-unes de ces raisons pour justifier l'omission de la classe ouvrière, ce serait mon devoir de protester. Qu'on le fasse ou non, c'est mon devoir d'éclairer les masses populaires et il y a tout lieu de croire que cela servira à exposer quelques-uns des méfaits de nos hommes d'affaires.

Les chiffres que je vais donner et les comparaisons que je vais faire n'ont pas été empruntés aux journaux, car j'ai eu l'avantage l'été dernier de visiter quelques-unes des grandes villes américaines où j'ai recueilli mes renseignements en allant de magasins en magasins dans différents quartiers de ces villes afin de me rendre compte si nos ouvriers canadiens étaient sur le même pied, pour le coût de l'existence, que les ouvriers américains.

Ces comparaisons datent du 15 juin au 20 juillet 1912 et elles ne se rapportent pas aux prix du gros, mais du détail—mon honorable ami de Wentworth les a citées à la Chambre dans son discours sur l'adresse—non pas à la tonne ni au panier, mais par les plus petites quantités achetées par les ouvriers. Cela ne me paraît pas très généreux de la part de l'honorable député, surtout quand l'application d'un tarif élevé de protection est réputée être la seule planche de salut destiné à améliorer chaque jour les conditions de l'existence.

Ce n'est pas mon intention de toucher à la question du tarif pour le moment, car j'en parlerai à un autre moment avant de reprendre mon siège.

J'espère que la Chambre voudra bien me prêter son attention quand je lui citerai les prix comparatifs sur les marchés de New-York, de Chicago et de Montréal. On doit se rendre compte que les prix que je vais donner sont les prix moyens des articles mentionnés dans ces villes américaines et nous verrons que les prix sont plus bas dans les quartiers ouvriers; les prix de Montréal dont je ferai également l'énumération s'appliquent à des quartiers dont la population se compose pour 90 p. 100 d'ouvriers, augmentant ainsi le pourcentage en faveur de New-York:

	New-York.	Montréal
Œufs frais, la douz.. ..	25	32
Beurre, la livre..	27	32
Fromage, la livre..	20	20
Farine, 7 livres..	23	28
Lard, la livre..	18	20
Sucre, la livre..	05¼	06

18 pour 100 en faveur de New-York.

Viandes.

	New-York.	Montréal.
Mouton p. quartier, la liv.	08	12
Bœuf pour rôti, la liv..	16	18
Steak, la liv..	18 à 20	18 à 22
Jambon cru, la liv.. ..	16	20
Côtes, la liv..	16	16
Jambon cuit, la liv..	25	35
Bacon, la liv..	16	20
Agneau, la liv..	16	20
Volaille, la liv..	22	22
Porc salé, la liv..	10	15
Porc frais, la liv..	12½	18

24 pour 100 en faveur de New York.

Légumes.

	New-York.	Montréal.
Oignons, rouge, 3 liv..	10	30
Oignons, jaunes, la liv.. ..	05	10
Pomme de terre, nouvelle, le boisseau..	80	$1 75
Radis, le paquet..	02½	10
Laittue, le paquet..	02½	05
Oignons, frais, paquet.. ..	02½	05
Choux..	08	15
Concombre, chaque..	05	15
Tomates, la liv..	06	10

130 p. 100 en faveur de New-York.

Fruits.

	New-York.	Montréal.
Fraises, 3 boîtes..	25	60
Pêches, la douz..	25	40
Poires, la douz	25	40

90 p. 100 en faveur de New-York.

Sur l'ensemble, les prix était de 95 p. 100 plus élevés à Montréal qu'à New-York.

Comme les chiffres que je viens de donner sont pour juin et juillet on pourra dire qu'un changement s'est produit vers la fin de la saison. Un changement s'est produit en effet et pour l'instruction des membres de la Chambre et du public, je citerai les prix de ces mêmes articles dans le mois de décembre.

Avant de lire ces chiffres, il est nécessaire d'expliquer où ils ont été obtenus. Tous les députés savent ou devraient savoir que les femmes aux Etats-Unis ont pris dernière-

ment une part active pour porter à l'attention du public les conditions des prix du détail pour les produits alimentaires sur les marchés de New-York. Elles ont, dans beaucoup de cas, sinon dans tous, exposés les prix injustes et exorbitants exigés et reçus par les marchands de gros et par les marchands au détail, montrant ainsi la situation réelle faite au consommateur. Mme Charlotte R. Bangs, la fondatrice du Home Market Club de New-York, au cours d'une enquête sur le prix élevé de l'existence cite quelques faits et des chiffres qui valent la peine d'être mentionnés et ces chiffres peuvent être trouvés dans l'"Evening World" de New-York, du 20 décembre 1912. Les voici:

Oeuf frais, 13 à 15 pour 25 cts; œufs, meilleure qualité, 2 cents chaque; choux de Siam, gros, 4 cents la tête; piments verts, gros, 3 cents pour deux; pois verts, bons, 12 cents la livre; céleri, trois tiges, 7 cents; navets blancs, 1 cent pièce; carottes, trois par paquet, 1 cent; oignons jaunes, trois livres, 5 cents; oranges, bonnes, grosses, 2 cents pièce; pruneaux, 8 cents la livre; noix mélangées, 12 cents la livre; épinards, 5 cents la gallon; laitue, bonne, 3 cents la tête; choux, petit, 1 cent pièce; agneau pour ragoût, 4 cents la livre; foie de veau, 8 cents la livre; le meilleur bacon, 25 cents la livre; bœuf pour ragoût, 6 cents la livre; côtelettes, 9 cents la livre; rôti de bœuf, bonne qualité, 12 cents la livre.

Prenez l'ensemble des articles que je viens de citer et vous trouverez une différence de plus de 100 p. 100 entre les prix de New-York et ceux de Montréal. Ils sont meilleur marché à New-York qu'à Montréal de 100 p. 100, et si ces prix étaient comparés avec les prix des mêmes articles, dans les autres villes du Canada on trouverait partout une grande différence en faveur du marché de New-York. Le marché Patrick où ces chiffres ont été obtenus est situé dans un quartier d'habitations ouvrières à New-York qui s'étend de la 99e rue à la 110e et deuxième avenue. Il n'y a pas de doute que les prix varient dans les différentes parties d'une aussi grande ville, mais quoi qu'il en soit, d'après ces chiffres, les faits sont les mêmes. Les classes ouvrières de New-York ont l'avantage de marchandises meilleures et moins chères et elles n'ont pas eu peur et elles ne sont pas effrayées aujourd'hui de la réciprocité avec le Canada. Si nos femmes canadiennes voulaient seulement prendre la peine de faire un travail aussi utile dans nos marchés intérieurs, que Mme Bangs l'a fait aux Etats-Unis à propos du coût élevé de l'existence, elles porteraient aussi à la connaissance du pays quelques-uns des méfaits de plusieurs de nos marchands de gros et de détail. Je n'ai entendu personne dire que ces dames américaines avaient porté atteinte à leur situation sociale en travaillant à l'amélioration de l'humanité. Au contraire elles sont trouvées dignes d'éloge. Par leur conduite et leurs sentiments démocratiques, elles ont été approuvées par le monde entier. J'espère voir le moment où nos femmes canadiennes feront la même chose, alors la somme de bien qu'elles feront est au-dessus de toute imagination. Deux choses pour cela sont essentielles, de la bonne volonté et de bons et fermes principes démocratiques.

Je donnerai maintenant quelques chiffres établissant la différence entre les prix des marchés de Chicago et de Montréal respectivement:

	Chicago.	Montréal.
Pommes de terre, nouv., le boisseau	80	$1 75
Tomates, la livre	08	10
Tomates, en boîte	12½	14
Maïs, en boîte	10½	10
Concombres	05	15
Céleri	08	15
Laitue	05	10
Choux	08	15
Carottes, le paquet	05	10
Navets	04	07
Oignons, le boisseau	$1 00	$1 60

80 p. 100 en faveur de Chicago.

Fruits.

Oranges, la douzaine	35	40
Citrons, la douzaine	20	20
Raisin, la livre	08	10
Fraises, la boîte	08	20
Poires, la douzaine	30	40
Pêches, la douzaine	30	40
Pommes, le baril	50	$1 60

18 p. 100 en faveur de Chicago.

N'oublions pas que Chicago est placée dans la catégorie des villes de l'Ouest. J'ai fait une comparaison entre Montréal et New-York, parce que Montréal est une ville de l'est. Chicago est classée comme ville de l'ouest, par suite des frais de transport considérables qu'il faut payer sur les marchandises. Le prix comparé des viandes, à Montréal et à Chicago, est comme suit:

Viandes.

	Chicago.	Montréal.
Rôti de bœuf	20 à 22	20à 22
Bœuf à soupe	10	12
Rôti de porc	16	18
Moutons	14	15
Agneaux	18	20
Volailles	19	22
Saucisse	10	12
Bacon	18	20
Jambon, bouilli	30	35
Jambon, cru	16	20

12 p. 100 en faveur de Chicago.

Sur l'ensemble de ces produits, une différence de 24 p. 100.

Pour l'information des députés, je désire faire consigner dans les colonnes des Débats le prix comparatif de la vie dans deux des plus grandes villes du Canada et j'espère que les honorables députés de la droite ne s'y opposeront pas. Une compa-

raison entre le prix de la vie à Toronto et à Ottawa, peut être utile lorsqu'il s'agit de décider une question de salaire dans les travaux du Gouvernement. Les chiffres concernant Toronto m'ont été fournis par M. Bancroft du "Toronto Star", le vice-président du congrès ouvrier du Canada. La liste de Toronto, pour une année, comporte les chiffres suivants:

Charbon, 5 tonnes à $7.25	$36 25	
1 corde de bois de chauffage	5 75	
		42 00
Eclairage et poêle à gaz à $1.50 par mois		18 00
Vêtements pour un homme:		
Un costume par année	$16 00	
Un chapeau par année	2 50	
4 chemises par année	2 40	
4 paires de bas par année	1 20	
Faux cols et cravates, par an	2 00	
Sous-vêtements par année	3 50	
		27 60
Mêmes dépenses pour sa femme		27 60
Vêtements pour trois enfants à $15 chacun		45 00
Chaussures:		
3 enfants, 3 paires chacun à $1.50	$13 50	
2 paires de chaussures d'hommes à $3.50	7 00	
1 paire de pardessus pour homme	2 00	
1 paire de caoutchoucs pour homme	1 00	
1 pair de caoutchoucs pour dames	1 00	
2 paires de chaussures pour dames à $2	4 00	
Réparations	2 00	
		30 50
Meubles et ustensiles:		
3 balais à 50 cts	$1 50	
Brosses, etc	1 50	
Manchons pour gazeliers ou verres de lampes	0 50	
Poudre à polir les poêles	0 25	
Noir à chaussures	0 75	
Renouvellement des meubles	25 00	
		29 50
1 gros pain par jour à 10 cts	$36 50	
Gâteaux, 5 cts par jour	18 25	
		54 75
Lait, 1 pinte par jour à 9 cts		32 85
Viandes, 35 cts par jour		127 75
Pommes de terre, 10 sacs par année		11 00
Sucre, 4 liv. par semaine à 7 cts		14 56
Thé, une demi-livre par semaine à 20 cts		10 40
Café, 4 livres par année à 40 cts		1 60
Céréales pour déjeûner, 25cts par semaine		13 00
Légumes:		
1 chou par semaine, 5 cts	$2 60	
Oignons, 5 cts par semaine	2 60	
Navets et carottes par semaine, 5 cts	2 60	
Panets par semaine, 5 cts	2 60	
Laitue, etc., par semaine, 5 cts.	2 60	
		13 00
Fruits:		
2 barils de pommes à $2.50	$5 00	
½ panier de fraises, pour confiture	1 50	
½ panier de framboises, pour confiture	1 50	
3 paniers de pêches, pour conture	2 25	
2 paniers de poires, pour confiture	1 00	
1 panier de prunes, pour confiture	0 50	
Sucre	4 00	
		15 75
Denrées:		
Beurre, 3 liv. par semaine à $1		52 00
Saindoux, ½ liv. par semaine à 10 cts.		5 20
Œufs, 1½ doz. par semaine, 42 cts.		21 84
Fromage, ½ liv. par semaine à 10 cts.		5 20
Farine, 25 liv. par mois à 65 cts.		7 80
Conserves:		
1 boîte de poissons par semaine	$0 15	
1 boîte de maïs par semaine	0 10	
1 boîte de pois par semaine	0 10	
Marinades par semaine	0 05	
		20 80
Assurances, par année		20 00
Contributions aux unions		12 00
Tramway, 25 cts par semaine		13 00
Divers:		
Poivre, par année, 1 liv.	$0 40	
Sel, par année	0 50	
Moutarde, par année, 2 boîtes	0 40	
Allumettes, par année	0 50	
Vinaigre, par année	0 45	
Savon, par année, 100 morceaux	5 00	
		7 25
Extra à Noël		2 00
Journal du soir, 25 cts par mois		3 00
Loyer d'un logement à 6 pièces à $18.		216 00
Médecin et remèdes, pour la famille		15 00
Dons à l'église, par année		10 00
Un concert par année pour la famille	$1 25	
Une promenade sur le lac	5 00	
Une promenade à Island-Park	0 50	
Une promenade à Scarboro-Beach-Park	1 00	
		5 75
Total		$991 70

Le coût de la vie à Ottawa, est à peu près le même. Les chiffres que je vais citer m'ont été fournis, il y a un an, et les prix ont augmenté depuis. Le tableau suivant indique ce qu'il faut pour vivre à une famille de cinq membres, pendant un an, aux prix en vigueur au mois de mai 1912:

Charbon (5 tonnes à $8)	$40 00
Bois (2 cordes à $3.50)	7 00
Eclairage et gaz, un an	25 00
Vêtements d'homme pour un an:	
Un costume	25 00
1 chapeau	3 00
4 chemises à $1	4 00
6 paires de bas à 25 cts	1 50
Sous-vêtements, 2 à $2.50	5 00
Vêtements de femme pour un an	35 00
3 enfants à $15, chacun	45 00
Chaussures pour la fammille:	
3 enfants, 3 paires chacun, $1.50	13 50
2 paires de chaussures d'homme à $3.50	7 00
1 paire de pardessus	1 00
1 paire de caoutchoucs	1 00
1 paire de caoutchoucs pour femme	0 75
2 paires de chaussures pour femme à $3	6 00

Pardessus pour enfants, 1 paire chacun	3 00
Meubles et ustensiles:	
4 balais à 40 cts	1 60
Brosses, etc	1 60
Manchons et verres à lampes	1 00
Poudre à polir le poêle	0 75
Renouvellement des meubles et de la lingerie	35 00
Pain, 1½ par jour, à 8 cts	43 80
Gâteaux, par jour, 9 cts	29 20
Lait, une pinte par jour à 7 cts	22 55
Viandes, par jour, 30 cts	93 90
Rôti, le dimanche, à 65 cts	33 80
Œufs, une douz. par semaine, à 30 cts.	15 60
Pommes de terre, 10 sacs à $1.50	15 00
Sucre, 4 liv. par semaine à 6½ cts	13 52
The, ½ liv. par semaine à 40 cts	10 40
Café, 4 liv. par année à 40 cts	1 60
Choux, 1 par semaine à 10 cts	5 20
Oignons par semaine, 5 cts	2 60
Navets et laitue, par semaine, 8 cts	4 16
Fruits pour confiture:	
1 panier de fraises	1 75
1 panier de framboises	1 75
3 paniers de pêches à 75 cts	2 25
1 panier de prunes à 50 cts	0 50
2 paniers de poires à 50 cts	1 00
Sucre pour confiture	4 50
Beurre, 3 liv. par semaine à 35 cts	54 60
Saindoux, ½ liv. par semaine à 20 cts	5 20
Fromage, 1 liv. par semaine à 20 cts	10 80
Farine, 24 liv. par mois à 90 cts	10 80
Conserves:	
1 boîte de poisson par semaine à 22 cts	11 44
Maïs, 1 boîte par semaine à 10 cts	5 20
Pois, 1 boîte par semaine à 12½ cts	6 50
Marinades, par semaine, 10 cts	5 20
Assurance sur la vie et contre l'incendie	25 00
Tramway, par semaine, 25 cts	13 00
Divers:	
Poivre, 40 cts; sel, $1; moutarde, 40 cts	1 80
Allumettes, 50 cts; vinaigre, 50 cts; savons, $5	6 00
Journal du soir, par année	3 00
Loyer à $18 par mois	216 00
Total pour un an	$943 42

Dans le tableau qui précède, il n'est rien prévu pour les aumônes, les contributions cultuelles, pour les amusements, la maladie, les remèdes, les soins médicaux et le tabac. Après les chiffres que j'ai cités et les comparaisons que j'ai établies, il est inutile de se livrer à de nouveaux calculs concernant le pouvoir d'achat des salaires ouvriers dans ces trois villes; d'autant plus que j'ai cité quelques-uns de ces calculs dans mes remarques sur cette question l'an dernier. Si l'on tient compte de l'augmentation dans le prix de la vie, depuis douze mois, on constate avec étonnement une différence de 21 p. 100 dans la seule ville de Montréal, et il n'y a aucun doute que tout a augmenté dans la même proportion dans les autres villes.

Les causes de cette augmentation peuvent être nombreuses ou se réduire à quelques-unes Chaque jour on en découvre de nouvelles, et nos grands économistes sont loin de s'entendre sur la question. Les uns prétendront que la production de l'or y est pour beaucoup. D'autres vous diront que tout provient de la disette de pâturage. Quelques-uns soutiendront que le mal réside dans le coût du transport. La double distribution des marchandises, qui prend des proportions de plus en plus grandes, doit aussi avoir sa part de responsabilités. Par double distribution, j'entends la livraison à domicile, non seulement de tout ce que le consommateur mange et boit, mais aussi de tous les articles qu'il achète, à la ville ou au village. On pourrait encore mentionner beaucoup d'autres causes qui contribuent à augmenter le prix de la vie.

Il est étrange cependant que parmi ceux qui ont fait une étude spéciale de cette grande question, très peu conseillent l'élimination des bénéfices de l'intermédiaire, et plus l'on étudie ce problème, plus l'on reste convaincu que le tarif douanier est en partie responsable de cette hausse dans les prix, qui devient une véritable plaie. Après avoir étudié la situation à un point de vue pratique, je n'hésite pas à dire que ce qu'on appelle la "sur-capitalisation", c'est-à-dire, la majoration fictive et excessive des capitaux engagés dans les différentes entreprises, est la véritable cause de l'existence des tarifs et partant, de l'augmentation dans le coût de la vie. Nous pouvons calculer que cette année il ne sera pas payé moins de $250,000,000 en intérêt sur des actions majorées. Si l'on compare cette somme énorme avec la population actuelle du Canada—7,500,000 — on constate qu'elle représente environ $33.30 pour chaque homme, femme et enfant, dans le pays ou $166.50 par famille; et il ne faut pas oublier que les Canadiens ne sont pas libres de dire s'ils paieront cette somme ou s'ils ne la paieront pas. Je prétends que c'est tout simplement un vol, car dans les conditions actuelles, il est impossible d'empêcher cette opération et nous devons tous en subir les conséquences, que nous le voulions ou non.

Si l'on pousse les recherches plus loin et si l'on déduit du chiffre de la population tous ceux qui ne sont pas en état de verser leur part de cet excédent d'impôts, la situation devient encore plus alarmante. Environ un dixième de notre population doit être rangé dans cette catégorie.

Ce sont les malades qu'on trouve dans toutes nos institutions de bienfaisance, les invalides, aussi un grand nombre d'individus qui ne travailleront jamais, sans mentionner les parasites qui sont plus dangereux pour la société que toutes les autres classes réunies. Si l'on déduit ces 10 p. 100 que j'ai déjà mentionnés, on trouve que la population qui doit supporter réellement ce fardeau se chiffre à 6,750,000 âmes, d'où il suit que le montant en jeu sera de $37 pour chaque individu, ou de $185 par famille. C'est là

une taxe trop lourde, surtout lorsqu'on doit l'acquitter sur une valeur fictive et irréelle; c'est à cet état de choses que sont dues l'augmentation du coût de l'existence et la hausse du tarif, dans une certaine mesure. Autrement dit, cette situation fournit des motifs aux partisans d'un tarif protecteur élevé pour ne pas abaisser, sinon pour ne pas abolir complètement le droit sur les articles de première nécessité.

J'aimerais lire une opinion exprimée dans le numéro du 12 octobre 1912, du "Monetary Times", sur cette question, et l'avis d'un pareil journal s'imposera à la considération favorable de la Chambre. Cette opinion, bien qu'exprimée par un sujet des Etats-Unis, embrasse l'état de choses qui existe au Canada même:

L'augmentation du prix de la vie est encore à l'état de problème sur le continent de l'Amérique septentrionale. Elle s'est fait sentir grandement, au cours de l'année récente, et elle continue, avec rapidité, sa marche ascendante. M. J. J. Hill a dit que le coût de l'existence menée à grandes guides est une des causes principales de cette situation, autrement dit, que l'extravagance est un de nos défauts. Bien qu'il y ait beaucoup de vérité dans cette affirmation, des recherches établissent que, sans tenir compte des dépenses extravagantes, le coût des articles nécessaires à la vie a considérablement augmenté. En outre, la moyenne des revenus n'a pas augmenté dans un degré correspondant. On vient de terminer, sous les auspices du bureau du travail du ministère du commerce et du travail des Etats-Unis, un relevé des prix de détail que paient présentement les consommateurs des villes de ce pays.

Les statistiques de ce relevé, lorsqu'on les rattache au rapport du dénombrement de 1910, font voir que la moyenne des ouvriers, en 1909, acheter du produit d'une journée de travail, moins des neuf dixièmes d'aliments qu'elle aurait pu acheter, en 1899, avec le produit d'une journée de travail. Un calcul, plutôt sévère, me porte à dire que cet ouvrier peut, aujourd'hui, acheter ces articles à moins des quatre cinquièmes. En s'abstenant de toute extravagance, pour se procurer, aujourd'hui, ce qu'il avait, en 1899, et pour assurer son existence et celle de sa famille, pendant une semaine, un ouvrier doit dépenser de 52 à 77 p. 100 de plus, et même, s'il gagne des gages plus élevés, de 25 p. 100, il subit un écart qui représente, à son détriment, 21 p. 100, dans le cas des factures qu'il reçoit pour ses repas et ses épiceries.

C'est une augmentation considérable pour un laps de temps qui embrasse une dizaine ou une douzaine d'années, mais la gradation des prix est plus accentuée, aujourd'hui, qu'elle ne l'a jamais encore été, au cours de cette même période. Les états fournis par le Gouvernement établissent que, du 15 juin 1911 au 15 juin 1912, les prix des denrées alimentaires ordinaires ont augmentés de 6 à 10 p. 100.

Il est certain qu'un état de choses semblable prévaut aujourd'hui, au Canada, car il semblerait que tous les patrons n'eussent pas encore réussi à surmonter ces difficultés. Je voudrais citer un fait qu'a publié la "Gazette", de Montréal, un journal en qui les membres de la droite ont une absolue confiance. Voici:

L'autre jour, à Winnipeg, un homme a acheté un baril de pommes d'Ontario pour lequel il a payé $5.25. Il y a trouvé une note du producteur de cet article, laquelle se lisait ainsi: "J'ai obtenu 70 cents pour ce baril de pommes, combien l'avez-vous payé?" ... L'écart de $4.55 dans le prix acquitté par l'acheteur, dans ce cas, revint probablement au premier acheteur; il représentait un dollar, peut-être, et payé à une compagnie de chemin de fer qui avait transporté ce baril sur une distance de 12 à 1,400 milles, et une partie du profit réalisé par le marchand de Winnipeg qui avait vendu et livré ce baril. Quelqu'un fait de l'argent dans le transport sinon dans la culture des pommes.

Ce qu'on a dit au sujet de ce baril de pommes peut s'appliquer à tous les autres articles de consommation domestique et surtout aux denrées alimentaires; la "Gazette", de Montréal, relate simplement les faits. Mais si nous étudions plus à fond ce cas, nous pouvons spécialiser et probablement connaître celui qui a retiré cet écart, car le même journal, dans son numéro du 27 novembre 1912, soit cinq jours plus tard, publiait un petit article, dans ses colonnes de rédaction, article qu'il avait emprunté au "Telegram", de Winnipeg, et qui se lisait ainsi:

Le "Telegram", de Winnipeg, essaie de calculer comment il se fait qu'un baril de pommes pour lequel un cultivateur d'Ontario a reçu 70 cents se vend $5.25 au marché de détail de Winnipeg, sans que quelqu'un réalise de profits énormes de cette vente. Le coût du transport représente 76 cents par baril et le baril lui-même coûte 30 cents, soit un coût total de $1.76 pour le fruit vendu à Winnipeg. Cela laisse $4.95 qui tombent dans le gousset de quelqu'un, inconnu. Jusqu'à présent, n'ayant pu réussir à trouver l'écart, celui qui fait ces recherches pourrait essayer un moyen plus facile. Dans le cas d'une consignation de pommes de terre expédiée de Stonewall à Winnipeg, sur une distance de 20 milles, le cultivateur, semble-t-il, a reçu 30 cents par minot; le coût du transport a été de 3 cents ½ par minot; les pommes de terres se sont vendues, dans le gros, 55 cents, à Winnipeg, et le consommateur local a payé 65 cents. Le producteur et le chemin de fer ont reçu, en réalité, la moitié de ce montant, le premier, pour récolter ce minot et le second, pour le transporter au marché. Qui a reçu la balance de 65 cents?

D'après ces états, il semblerait que les cultivateurs et les consommateurs devraient s'insurger contre une telle exploitation. Les cultivateurs, les grands producteurs de denrées naturelles, devraient comprendre qu'eux-mêmes, à l'instar des masses qui habitent les cités et les grandes villes, sont

les instruments des coalitions et que, lorsqu'un marché leur est ouvert, ils doivent saisir l'occasion favorable d'améliorer cet état de choses. On commet une injustice à l'endroit du cultivateur et à celui du producteur de fruit, lorsqu'on appuie ceux qui sont responsables de cet état de choses. Les cultivateurs ne relèvent pas la pleine valeur de leurs produits et nous, habitants des villes, payons trop cher ces articles. L'heure est également venue pour les cultivateurs de ce pays de comprendre qu'ils sont les consommateurs de tout ce que les villes produisent. Ce que j'ai dit des pommes ou des pommes de terre s'applique également à tous les autres articles qu'on doit acheter.

Si les cultivateurs de ce pays se donnaient le mal de préparer leur budget et de classifier les différents articles qu'ils sont obligés d'acheter à des prix exorbitants, ou bien à la condition de payer ce qui représente des taux de douane élevés, ils en viendraient à la conclusion, qu'après avoir concédé un profit fort raisonnable au fabriquant, au marchand de gros, au marchand de détail et aux compagnies de transport, qu'ils paient à tous et à toutes un montant de 22 à 40 p. 100 plus élevé que celui qu'ils ne doivent acquitter et cela, sans qu'ils retirent le moindre profit de cet état de choses.

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

Reprise de la séance.

M. VERVILLE: Monsieur l'Orateur, je me suis efforcé, avant la suspension de la séance, d'établir où se trouvent les intérêts des cultivateurs tout aussi bien que ceux de la masse des consommateurs; j'ai ajouté que, pour l'avantage des deux parties en cause, on devrait envisager ces deux aspects du problème plutôt en se plaçant à ce point de vue qu'en leur enlevant toute leur puissance de production. Il est temps que le cultivateur et l'ouvrier s'unissent pour atteindre une fin commune: des marchés plus avantageux, l'entrée en franchise des denrées alimentaires et qu'ils ne se laissent plus leurrer par tous les grands intérêts financiers que met exclusivement en jeu, aujourd'hui, le cri de loyauté. Si l'on me demandait si nous sommes des sujets loyaux de Sa Majesté, je serais tenté de faire cette réponse: Demandez aux mergers; autant que je sache, on nous a forcés de prêter serment de fidélité à leurs majestés les trusts, les coalitions et les fabricants.

Au cours des observations que j'ai faites, l'an dernier, j'ai mentionné spécialement que s'il était possible de recueillir des renseignements sur les quantités de denrées alimentaires détenues dans les entrepôts frigorifiques et sur le fonctionnement de ces installations, et de communiquer ces données aux honorables membres de cette Chambre, ceux-ci seraient scandalisés. Depuis la fin de la dernière session, j'ai pu me procurer certains renseignements incomplets, mais tout de même de nature à faire réfléchir notre population. Nous reconnaissons tous qu'à l'origine on a organisé le système d'installations frigorifiques dans un but louable, surtout si on l'envisage au point de vue humanitaire. On vota des crédits à cette fin et chacun admettait que cela aurait pour résultat de fournir de meilleures denrées alimentaires aux consommateurs qui en avaient besoin, au cours des mois les moins favorables de l'année. Croyant, comme d'habitude, à l'esprit de justice et d'équité de ceux qui exploitaient ces installations et, par-dessus tout, à leur honnêteté, en qualité d'hommes d'affaires, nous avons accepté avec joie le nouveau système. Mais ce que le peuple attendait a tourné—tel un enfant fort contre un enfant faible—contre lui, non seulement à l'endroit des consommateurs des grandes villes, mais encore à celui des cultivateurs.

Nous avons vu et entendu ces prétendus pères de la société, ces bienfaiteurs de l'humanité, combattre violemment, par leur parole et par leur exemple, le projet de réciprocité, en 1911, et pourquoi? Parce qu'ils estimaient—et à bon droit, certes— que si les produits naturels entraient en franchise au Canada, cela serait de nature à mettre un frein aux méthodes néfastes qu'ils employaient pour opprimer les masses dans leur besoin le plus urgent, celui des denrées alimentaires; tous les citoyens véritablement observateurs de la loi, ont condamné ce procédé scandaleux. Reste à savoir et à établir si l'on a gagné quelque avantage en hissant ce drapeau.

Puisqu'il m'arrive de mentionner ce système qui consiste à hisser le drapeau et qui est devenu, aujourd'hui, une force en ce pays, j'aimerais lire un article qu'a publé la "Voice of Winnipeg", dans son édition du 28 décembre 1912. Cet article est intitulé:

La réciprocité parmi les avocats qui combattent la réciprocité.

Il est conçu comme suit:

"A George H. Bradbury, de la part des maraîchers du marché de Kildonan, Man., en reconnaissance de votre lutte contre la réciprocité, 1911".

Telle était l'inscription gravée sur une montre d'or présentée au député de Selkirk, la semaine dernière, par les maraîchers du marché de Kildoman. Comme il est dit, le motif qui a donné lieu à ce cadeau était que M. Bradbury avait combattu l'accès des marchés canadiens aux producteurs du sud de la ligne 45e. Le patriotisme fut le cri soulevé par les adversaires de la réciprocité. C'était jour de fête pour ceux-là qui avaient agité le drapeau. On a déjà dit que le patriotisme

est le dernier refuge d'un misérable. Quelle que soit la définition qu'on prête à ce terme, il importe au citadin qui a contracté la fièvre et qui s'est rallié, en vue du salut de l'empire, en votant contre la réciprocité, de comprendre que la raison pour laquelle les maraîchers de Kildonan ont présenté une montre en or à Georges H. Bradbury ne reposait pas sur l'affection qu'ils avaient pour cet homme, mais sur leur désir de lui prouver leur gratitude pour les services rendus à leurs bourses du fait qu'on leur avait permis d'exploiter, à leur guise, les acheteurs de produits maraîchers de ce district. Ce n'était pas que la réciprocité aurait établi la cité de Dieu rêvée depuis tant de siècles, mais cela servait à indiquer, à nouveau, combien il est facile de jeter un bandeau sur les yeux de certaines gens.

L'an dernier, ici même, on m'a accusé d'avoir soumis des calculs et d'avoir fait des observations sur l'exposé budgétaire, un an trop tard pour que le public en prît connaissance. Je dirai que, si l'on avait adopté la politique alors soumise au peuple, il n'aurait pas été besoin—si cette nécessité se fût fait sentir, elle n'aurait pas été urgente, loin de là—de faire une exposition aussi complète. Je vais fournir à la Chambre et au pays, avant de terminer mes observations, certains états qui démontreront, hors de tout doute, que la politique de 1911 était, dans une certaine mesure, sinon complètement, le remède le plus efficace contre l'oppression dont nous souffrons aujourd'hui. Certains de nos hommes les plus éminents se sont préoccupés de cette question d'oppression. Les universités établissent maintenant des cours spéciaux et toutes elles en sont arrivées à la conclusion qu'on doit arrêter des mesures radicales pour mettre fin à cette exploitation et pour prévenir un cataclysme social. Quiconque, aujourd'hui, se donne le mal de voyager et d'observer, doit en arriver à cette conclusion. Est-il possible de prévenir une révolution industrielle?

Cela peut sembler radical et ce l'est aux yeux de plusieurs; mais il est juste de dire que pour prévenir cela il faut faire quelque chose pour changer ce mauvais sentiment de distinction qui depuis quelque temps s'est enraciné dans l'esprit des membres des diverses classes de la société.

J'admettrai que notre pays peut être avantageusement comparé au pays voisin, car notre vaste champ de production et notre faible population peuvent avoir pour effet d'amener une bonne entente économique. Mais pour assurer cette entente entre les hommes de toutes les classes de la société il faut faire prévaloir la justice. Au lieu d'augmenter le nombre des millionnaires au détriment de la société, nous devrions, en vertu des pouvoirs qui nous sont confiés en notre qualité de législateurs, ou diminuer le nombre ou empêcher qu'il ne s'accroisse davantage.

Le simple bon sens apprend à tout homme bien pensant que plus son voisin devient riche plus il s'appauvrit lui-même, et cependant ses obligations s'accroissent constamment, le privant ainsi des nécessités absolues de la vie quotidienne. Aujourd'hui les hommes d'affaires, absorbés par la course aux millions, n'ont pas le temps de songer à la condition de ceux dont le travail leur a permis d'accumuler d'immenses fortunes. "Pourquoi changer les conditions sociales? Je suis satisfait, le mieux est l'ennemi du bien", dit-il. Nous avons déjà entendu de pareils propos. Des vantardises de même acabit ont été entendues en Angleterre, en Allemagne, en Norvège, en France, en Italie et en Portugal, et d'après la connaissance que nous avons des hommes de notre siècle, le résultat n'en a pas toujours été très encourageant pour eux. Les Etats-Unis nous ont récemment donné un exemple, car le résultat de la dernière élection qui a amené au pouvoir le parti démocratique, avec un programme de tarif strictement limité aux besoins du revenu, peut avoir pour effet d'inspirer au Gouvernement actuel un certain remords au sujet de l'attitude qu'il a prise relativement à l'admission en franchise des produits alimentaires en ce pays. On peut jouer sur les mots, ou sur les expressions diplomatiques; mais je suis fermement convaincu, que le Gouvernement actuel le veuille ou non, que les circonstances le forceront, tôt ou tard, et j'espère que ce sera le plus tôt possible, à reconnaître cette absolue nécessité. Donnez à ce programme le nom qu'il vous plaira, habillez-le de la manière que vous voudrez, peu m'importe, car je suis convaincu que nous l'aurons. Cela est inévitable; la pression a déjà fait une partie de son œuvre bienfaisante, et je ne suis pas surpris de voir appliquer un peu plus de ce remède durant la présente session.

Je vais de nouveau fatiguer la Chambre en lui citant des chiffres que j'emprunte à un rapport officiel, et les chiffres que je vais donner contiennent un certain nombre de livres de produits alimentaires qui ont été condamnés par les autorités de Montréal durant une période de neuf mois, c'est-à-dire du 1er janvier au 1er octobre 1912, ainsi que la moyenne durant les trois mois qui complètent l'année. Il ne faut pas oublier le fait que ces produits ont été jetés aux déchets lorsque tant de gens manquent de nourriture.

D'après la statistique pour les neuf mois, contenue dans le rapport officiel, nous constatons que les produits alimentaires suivants ont été jetés aux déchets:

Viande, 473,105 liv. à 10cents.. ..	$ 47,310 50
Produits des boulangeries, 2,453 liv. à 20 cents..	590 60
Fruits, 157,679 liv. à 10 cents.. ..	15,767 90
Légumes, 36,610 liv. à 5 cents..	1,830 50
Lait, 760 gallons à 32 cents..	243 20
Valeur totale..	$ 65,742 70

Et il faut nous rappeler que ces chiffres son officiels—une grande quantité de pro-

duits alimentaires sont jetés aux déchets à la connaissance de ceux-là seuls qui sont en rapports intimes avec ces établissements.

En prenant pour les trois mois les chiffres basés sur les chiffres officiels des neuf mois, nous avons, pour l'année, la comparaison suivante:

Viande pour les trois mois.. ..	157,701	liv. à 10 cents..	$ 15,770 10
Y compris les chiffres pour 9 m.	473,105	" 10 "	47,310 50
Total..	630,806	liv.	$ 63,080 60
Des boulangeries pour 3 mois...	716	liv. à 20 cents..	$ 143 20
Y compris les chiffres officiels.. ..	2,453	" 20 "	500 60
Total..	3,169	" 20 "	$ 733 80
Fruits pour 3 mois..	52,557	liv. à 10 cents..	$ 5,255 70
Chiffres officiels..	157,679	" 10 "	15,767 90
Total..	210,236	" 10 "	$ 27,023 00
Légumes pour 3 mois..	4,067	liv. à 5 cents..	$ 200 35
Chiffres officiels pour 9 mois..	36,610	" 5 "	1,830 50
Total..	40,677	" 5 "	$ 2,030 65
Lait pour 3 mois..	84	gallons à 32 cents..	$ 26 28
Lait pour 9 mois..	756	" 32 "	241 92
Total..	840	" 32 "	$ 268 20
Valeur totale au prix du marché..			87,137 65

Si nous prenons les chiffres officiels des divers item, et si nous les comparons au nombre de familles ou individus que nous aurions à nourrir, cela devient alarmant. On a jeté aux déchets durant ces mois assez de viande pour nourrir 876 familles, ou en d'autres termes, pour nourrir 4,380 individus; assez de fruits pour nourrir 2,190 familles ou 10,950 individus. Quelle a été la cause de la décision de ces inspecteurs? C'est parce que les produits sont achetés à bas prix des producteurs, et tenus en réserve jusqu'à ce que la rareté des produits alimentaires ait augmenté le prix à tel point qu'il faut vendre les produits, qu'ils soient bons ou mauvais.

Je vais maintenant tâcher de donner à la Chambre quelques chiffres pour indiquer ce que les cultivateurs sont obligés de dépenser pour des articles qu'ils ne peuvent produire. Cela peut avoir un certain intérêt. Il se peut qu'en soumettant ces chiffres à la Chambre, on établisse, hors de tout doute que sous bon nombre de rapports la position des cultivateurs est semblable à celle des consommateurs des villes.

Vêtements de la famille durant l'année.		$120 00
Sucre, 200 livres à 5½..	$11 00	
Riz, 40 livres à 10c...	4 00	
Sirop, 20 gallons à $1	20 00	
Raisin, 30 livres à 10c..	3 00	
Pommes sèches, 20 livres à 12c..	2 40	
Tomates, en conserves, 50 boîtes à 14c..	7 00	
Blé d'Inde, en conserves, 50 boîtes à 10c..	5 00	
Epices, essences, etc..	5 00	
Pain, 1,800 livres à 3c..	54 00	
Poisson, 100 livres à 5c..	6 00	
		$117 40
Lingerie..	$25 00	
Vaisselle, cassage..	15 00	
Savon, 150 morceaux à 5c..	7 50	
		$ 47 50
		$284 90

Le matériel agricole, machines et outils utilisés sur cette ferme coûtent, disons $550. Ce matériel est censé durer environ quinze ans, et être ensuite renouvelé. Il est juste de dire que cette somme peut être divisée par 15, ce qui donne $36 par année. Si nous tenons compte des réparations rendues nécessaires par les accidents, l'usure, etc., on peut calculer cela à $5 par année. Cela fait, pour cet item, un total de $41 par année. On peut appliquer le même calcul aux voitures de toutes sortes. Leur valeur totale lors de l'achat n'est pas exagérée si nous les mettons à $200. Supposons qu'elles doivent être renouvelées dans le même laps de temps, soit quinze ans, cela équivaut à $13, et en ajoutant les réparations à $5, cela signifie $18 par année. Un cultivateur ayant une ferme de 80 acres doit avoir au moins trois chevaux dont le ferrage coûte 4 pour chacun, soit $12 par année. Les harnais de toute sorte coûtent au moins $5 par année. L'usure et la détérioration des bâtiments, réparations, etc., coûtent $25 par année. Pour les meubles, achat et réparations à mesure que la famille grandit, $15 par année, c'est peu.

Ces chiffres représentent des choses d'absolue nécessité que le cultivateur ne produit pas et pour lesquelles il lui faut payer des prix assez élevés. Dans bien des cas l'acheteur de ces produits est le vendeur des marchandises que j'ai énumé-

rées. Il y a aussi une autre particularité qu'on ne devrait pas oublier. Pour une raison ou pour autre, bon nombre de nos cultivateurs n'achètent pas au comptant. Les propriétaires de fabriques semblent être enclins à engager nos bons cultivateurs à acheter sur billets payables en automne, après la récolte. Et il est étonnant de constater jusqu'à quel point certains acheteurs de produits de la ferme sont au courant de la gêne où se trouvent certains cultivateurs et profitent trop souvent de leur situation pour leur offrir un prix inférieur, sachant très bien qu'ils ont des engagements auxquels il leur faut faire honneur, et dans nombre de cas nos bons cultivateurs se font prendre au piège. Nous pouvons dire en toute certitude qu'ils n'ont qu'un acheteur et un vendeur, et eux aussi sont les sujets de leurs majestés les syndicats.

La récapitulation des chiffres indiquera où en sont nos cultivateurs:

Vêtements	$120 00	
Nourriture	117 40	
Lingerie	25 00	
Vaisselle, cassage	15 00	
Savon	7 50	
		$284 90
Matériel agricole	$41 00	
Voitures	18 00	
Ferrage des chevaux	12 00	
Entretien et réparations des bâtiments	35 00	
Meubles	15 00	
		$106 00
Total		$390 90

En chiffres ronds, environ $400 par année; et je suis certain que les cultivateurs qui siègent en cette Chambre diront que ceci est fort au-dessous de la moyenne. Que chaque cultivateur du pays fasse son budget, et il verra que son intérêt immédiat comme celui du consommateur est dans une meilleure interprétation de la situation économique autant que politique. S'il arrive jamais qu'elle soit bien comprise de ces deux puissants éléments, ce sera un jour désastreux pour quelques-uns, mais un jour béni par les masses.

Je vais maintenant donner à la Chambre quelques-uns des chiffres dont j'ai parlé dans mes remarques au sujet de l'entreposage frigorifique. En 1911 il y avait en Canada 46 entrepôts frigorifiques ayant une capacité de 8,186,600 pieds carrés. On est à en construire un grand nombre d'autres. Ces chiffres ont été empruntés à un relevé fourni à la Chambre et déposé sur le bureau en 1911.

	Pieds carrés.
L'Ile du Prince-Edouard en a 1 contenant	225,000
La Nouvelle-Ecosse en a 4 contenant	174,940
Le Nouveau-Brunswick en a 2 contenant	781,161
Québec en a 6 contenant	3,317,307
Ontario en a 14 contenant	1,486,663
Le Manitoba en a 3 contenant	800,000
L'Alberta en a 5 contenant	293,140
La Colombie-Anglaise en a 11 contenant	1,098,400

Je cite ces chiffres afin que les membres de la Chambre comprennent plus aisément qu'il faut tenir compte de ce que je vais dire. Je parlerai du fonctionnement des entrepôts de Montréal dont les cinq établissements renferment plus du tiers de l'espace compris dans les entrepôts de réfrigération de tout le Canada. Les cinq établissements que j'ai mentionnés comprennent 3,092,707 pieds carrés de plancher et reçoivent probablement le plus de denrées. Ces chiffres ne tiennent pas compte de l'espace compris dans les établissements des particuliers et dans les salaisons, de sorte qu'on peut augmenter d'une manière raisonnable la quantité déjà indiquée.

J'ai remarqué que la quantité des denrées alimentaires confisquées est en sus de la quantité des denrées que quelques-uns de ces établissements ont mise au rebut, car ils prennent soin de cacher bien des choses qu'ils font, et d'après les renseignements que je possède, je donnerai à la Chambre une idée de ce qui se passe à Montréal. Au mois de décembre dernier, il y avait dans les entrepôts près de 1,800,000 douzaines d'œufs achetés des cultivateurs ou des expéditeurs au prix de 18 à 20 cents la douzaine. Lorsque ces œufs sont restés en entrepôt pendant six à sept mois, ils se vendent aux détaillants 35, 40 et jusqu'à 60 cents, d'après leur qualité, après le classement. La qualité des œufs est constatée lors de leur arrivée, et elle est constatée de nouveau à l'automne. La somme payée à ceux qui s'acquittent de cette tâche représente $\frac{2}{3}$ de cent par douzaine. L'entreposage des œufs pour la saison coûte 1 cent $\frac{1}{3}$ par douzaine, ce qui en porte le prix à 22 cents, y compris l'assurance. Le profit du détaillant est de 3 à 4 cents par douzaine, de sorte que la douzaine coûte de 25 à 26 cents. L'écart entre 25 cents et le prix moyen, qui est de 45 cents, représente un bénéfice net de 80 p. 100.

On dira peut-être qu'il doit y avoir un grand nombre d'œufs qui ne sont pas propres à la consommation. Cela semble raisonnable, mais les intéressés ont trouvé un autre moyen de les vendre, et j'expliquerai ici comment ils font. Lorsque les œufs sont mirés pour la deuxième fois, on prend grand soin de ceux qui sont censés impropres à la consommation, et, je pourrais dire, à demi pourris. La moitié d'un œuf peut être très gâtée et l'autre moitié peut n'être pas très bonne. Toutefois, on brise l'œuf, on le gratte, et autant que l'odorat peut le supporter, on met le résidu dans des gallons qu'on vend au prix de $1.25 à $1.50, pour la fabrication des gâteaux et des tartes dont nous sommes si friands.

J'ai assez parlé des œufs et je passerai maintenant au beurre, afin de faire voir quels sont les prix d'achat et de vente. En décembre 1912, il y avait dans les mêmes établissements frigoriques environ 75,000 boîtes ou tinettes de beurre d'un poids moyen de 60 livres, soit en tout 4,500,000 livres. Pendant la saison, on achète ce beurre au prix de 22 à 23 cents la livre. L'entreposage coûte 14 cents par 100 livres, par mois. Pour trois mois, cela représente 42 cents par 100 livres et met le prix du beurre à 23 cents et une fraction. Qu'on ajoute le bénéfice du détaillant, qui n'est que de 3 cents, et on constatera que le beurre coûte 26 cents et une fraction par livre. Ce beurre se vend au mois de décembre au prix moyen de 40 cents la livre, soit un bénifice net d'environ 60 p. 100. Des marchands annoncent souvent qu'il faut en importer de la nouvelle-Zélande, vu sa rareté.

Je donnerai maintenant des renseignements sur un autre produit qui est aussi d'une grande importance. Pendant le temps le plus favorable, on achète des cultivateurs des poulets pour 8 à 9 cts, des dindons pour 12 à 14 cts et des oies pour 7 à 8 cts la livre. Lorsqu'ils sont mis en entrepôt, ces produits sont gelés et gardés au prix de ⅝ d'un cent par mois, la dépense totale revenant à un demi-cent. Ainsi, les poulets coûtent 8 cents ½ et se vendent 18 cents la livre aux détaillants qui fait un bénéfice d'environ 3 cents par livre, de sorte que le propriétaire de l'entrepôt réalise un bénéfice net d'environ 70 p. 100.

Le prix moyen des dindons est de 13 cents. Ils passent par la même filière, et si l'on alloue 3 cents pour le bénéfice du détaillant, le prix net s'élève à 16 cents ½. Ils se vendent 22 cents, ce qui donne un bénifice de 50 p. 100. Le prix moyen des oies est de 7 cents ½. Ils passent par la même filière, et si l'on alloue 3 cents au détaillant, le prix net est de 11 cents. Ils se vendent 16 cents, ce qui représente un bénifice net de près de 50 p. 100. Il ne faut pas perdre de vue que le bénéfice adjugé aux détaillants est assez fort, vu qu'il dépasse 40 p. 100. Je suis certain qu'il y en a très peu qui gagnent autant.

On m'apprend aussi que des milliers de livres de ces comestibles, après un séjour de deux à trois ans dans les entrepôts frigorifiques, sont tellement impropres à la consommation qu'il faut les jeter parmi les déchets, ce dont les propriétaires d'entrepôt ont seuls connaissance. Il ne faut pas oublier non plus que le prix de ces articles augmente lorsqu'on les conserve pendant cet intervalle de temps; que les compagnies d'entrepôts, en les conservant, peuvent en obtenir plus tard des prix excessifs et réaliser des bénifices de 100 à 150 p. 100; mais il arrive souvent qu'ils doivent mettre au rebut les produits qu'ils auraient dû vendre au temps voulu et qui auraient été un aliment réconfortant pour le public.

Les conditions économiques présentes ne permettent pas à la classe ordinaire d'acheter des denrées de premier choix, mais au lieu de donner au peuple la facilité de se nourrir a un prix raisonnable, ces compagnies préfèrent jeter ces comestibles. Nous ne devons pas oublier non plus qu'à part ce qui est jeté aux déchets, il y en a une certaine quantité qui, bien qu'impropre à la consommation, est offerte sur le marché, hors la connaissance des autorités, et est vendue et consommée.

Je demanderai aux médecins qui sont dans cette Chambre s'il est étonnant qu'il y ait autant de maladies diverses aujourd'hui, que la profession médicale combat avec les plus grands efforts. Je demanderai si ces maladies ne sont pas le résultat direct de la consommation des articles dont je viens de parler.

Il y a un autre produit au sujet duquel les propriétaires d'entrepôt profitent des avantages qu'ils ont pour surcharger les consommateurs. Je veux parler du poisson. Il y avait en 1912 dans la Nouvelle-Ecosse quatre frigorifiques pour la conservation du poisson, ayant une capacité de 249,940 pieds carrés de plancher, et si je ne me trompe pas il y en a un autre à Halifax. Ces entrepôts sont dans les villes et villages suivants:

Port-Hawkesbury, capacité 75,000 pieds carrés; Canso, capacité 40,000 pieds carrés; Halifax, 75,000 pieds carrés; Lockport, capacité 59,940 pieds carrés. Total, 249,940 pieds carrés.

Je désire donner quelques statistiques montrant le prix payé aux pêcheurs pour leur poisson par les propriétaires d'entrepôts, et le prix payé par le consommateur. Je baserai ces comparaisons sur les prix du marché d'Halifax, qui est un des plus considérables des Provinces maritimes, et en même temps un des meilleurs pour les pêcheurs. Nous devons admettre que les prix payés aux pêcheurs varient suivant les saisons et l'offre. Des mauvais temps continus peuvent empêcher les pêcheurs de se rendre sur les bancs de pêche, ce qui cause une diminution d'approvisionnement de poisson frais, et alors les prix payés aux pêcheurs peuvent augmenter légèrement.

Mais si nous prenons le prix moyen payé aux pêcheurs nous trouvons qu'on leur paie leur poisson 1 cent ½ vidé. C'est le prix payé pour la morue, la merluche, l'aigrefin qui sont détaillés à 5 cents la livre, soit une différence de 350 p. 100, et ces gros poissons en tranches se vendent jusqu'à 12 cents ½ la livre.

Pendant la saison de pêche 1911, les pêcheurs vendaient la plie aux commerçants d'Halifax à des prix variant de 4 cents ½ à

8 cents la livre, tandis que l'on détaillait le même poisson dans les villes a 13 et 15 cents la livre. Le prix moyen payé aux pêcheurs était de 6 cents la livre, et le prix moyen payé par le consommateur était de 14 cents, ce qui faisait une différence de 8 cents par livre que se partageaient le marchand de gros et le commerçant de détail; mais je doute fort que le commerçant de détail fît plus que 2 cents de profit même à ce prix, les profits du trust seraient de 80 p. 100, et la différence entre le prix obtenu par le pêcheur et celui payé par le consommateur dépasse 120 p. 100.

Le pêcheur est payé de son hareng frais entre 8 à 10 cents la douzaine, tandis qu'on le vend au consommateur de 25 à 30 cents. Le prix moyen payé au pêcheur est de 9 cents la douzaine, et le prix moyen payé par le consommateur de 27 cents ½ la douzaine, soit une différence de plus de 200 p. 100.

Le maquereau de première qualité était payé 10 cents pièce aux pêcheurs et vendu 30 cents aux consommateurs, soit une différence de 200 p. 100. Il y a toute raison de croire que le trust du poisson établit les prix que ce pêcheur sera obligé d'accepter, et il a réussi à les tenir au dernier échelon possible. Il est arrivé souvent dans le passé que des pêcheurs ne voulant pas vendre leur poisson au bas prix qu'un commerçant leur offrait soient allés l'offrir à d'autres commerçants qui ne voulaient pas non plus payer plus cher, et ils étaient obligés ou de le céder pour le prix qu'on leur offrait, ou de le rapporter chez eux.

Il y a aussi une espèce d'entente entre les commerçants de détail pour établir un prix uniforme, ce qui donne droit de conclure que la coalition n'est pas seulement dirigée contre le pêcheur que l'on force à accepter des prix de famine, mais aussi contre le consommateur auquel on fait payer le plus haut prix possible.

Tous les médecins reconnaissent que le poisson est une nourriture nécessaire à l'homme, et l'oppression de ces coalitions est scandaleuse. Le gouvernement du Canada n'a pas le droit de payer des subventions à des institutions qui vendent ces comestibles nécessaires à la vie à des prix exorbitants.

Je cite ces faits afin que le peuple sache comment on le traite. Tous les jours on nous parle d'institutions pour faire de l'argent et plusieurs diront qu'elles sont un autre bienfait pour le pays. Mais dans le cas des compagnies d'entrepôts froids, non seulement la loi les autorise, mais le gouvernement les paie pour faire ces choses néfastes. Pourquoi on permet la continuation de cet état de choses, voilà ce que je ne puis comprendre.

Un autre aspect de la question dont je veux saisir la Chambre et le pays, sont les conditions de travail de ceux qui sont à l'emploi de ces compagnies. Ces conditions devraient être idéales, lorsque ces propriétaires de ces entrepôts font de si gros profits.

Le public a le droit de croire qu'il en est ainsi. Les producteurs eux-mêmes, qui contribuent d'une façon si considérable à l'accumulation des biens de ces mergers, croient qu'il existe des conditions honorables. Il est donc juste d'exposer les faits véritables, et pour cette raison je lirai à la Chambre la copie d'un contrat que les employés ont à signer, s'ils veulent gagner leur pain quotidien, dans ces institutions.

J'ai en ma possession trois de ces contrats, dont deux ont été signés par des hommes, qui ont travaillé à ces conditions. Je lirai le troisième. C'est celui que les hommes ont refusé de signer cette année, ce refus provoquant la grève. Je laisserai aux députés le soin de tirer leurs conclusions:

Par les présentes j'accepte l'offre qui m'est faite par MM.....et consens à rester à leur emploi et à les servir fidèlement, dans tous les travaux qui pourront m'être indiqués, durant une période d'une année, commençant le 1er décembre 1911, faisant tout l'ouvrage que je pourrai. Mon salaire sera de 12 dollars par semaine. Les heures d'ouvrage de sept heeures du matin à six heures du soir. Je consens aussi à travailler au taux de 25 cents l'heure employée. Il est de plus convenu par le présent contrat que, si je reste à l'emploi de la compagnie pendant le temps mentionné, j'aurai droit à une gratification de $25 le 30 novembre 1912.

Il est de plus convenu que si MM..... désirent fermer leur établissement à une heure après midi, le samedi, n'importe quand durant l'année que je n'aurai pas d'objection et j'accepterai mon salaire au même taux, pour le temps pendant lequel j'aurai travaillé, tout comme les autres jours de la semaine.

Il est aussi entendu que le présent contrat peut être annulé par la compagnie, en tout temps, par suite de mauvaise conduite ou de désobéissance de ma part, ou si mon travail ne donne pas satisfaction.

Daté à Montréal ce 30ième jour de novembre 1911.

En présence de ce contrat arbitraire faut-il s'étonner que les hommes qui ont été forcés de le signer demandent une enquête? Le temps est venu de rendre une loi prohibant l'emploi, dans de tels établissements, d'hommes qui sont incompétents et qui ne savent pas sauvegarder la santé et les intérêts du public. Une loi devrait aussi être déposée pour défendre aux propriétaires d'entrepôts frigorifiques de conserver des produits alimentaires plus longtemps que dix mois, comme la chose existe dans l'état de New-York.

La loi de New-York est ainsi conçue:

Chapitre 335.

Projet de loi modifiant la loi sur la santé publique, concernant les établissements frigorifiques, et la vente, ou autre façon de dis-

poser des aliments gardés ou conservés dans ces endroits.

Devenu loi le 15 juin 1911, avec l'approbation du Gouverneur. Adopté, les trois cinquièmes des députés présents.

Le peuple de l'état de New-York représenté par le Sénat et l'Assemblée, édictent:

Article premier.—Le chapitre 49 des lois de dix-neuf cent neuf, intitulé: "Loi concernant la santé publique, constituant le chapitre 45 des lois refondues", est modifié en ajoutant, après l'article 16, un nouvel article qui sera l'article 16a, ainsi conçu:

Article 16-A.
Entrepôts froids.

Article 335. Définitions.
" 336. Marquage des denrées d'entrepôt.
" 337. Temps pendant lequel les denrées mises en entrepôt froid peuvent être gardées.
" 338. Pouvoirs du commissaire de la santé publique.
" 339. Raport de l'entreposeur.
" 339a. Transferts d'un entrepôt à un autre.
" 339b. Prohibant le retour à l'entrepôt froid des denrées qui ont été tirées de l'entrepôt pour être offertes en vente.
" 339c. Prohibant la vente de denrées qui ont été gardées en entrepôt froid sans déclaration.
" 339d. Pénalités.

335. Définitions. Denrée alimentaire au sens de cet article, comprendra tout objet à part les noix, fruits, fromage et végétaux, employés comme aliments par les hommes ou les animaux et tout éléments de cet objet.

336. Marquage des denrées d'entrepôt. Il sera dorénavant considéré comme illégal pour toute personne ou compagnie engagées dans l'industrie de l'entreposage au de la réfrigération de recevoir aucune sorte de denrée alimentaire à moins que cette denrée ne soit apparemment dans nne conditions saine et pure et la denrée ou le récipient la contenant devra être étiqueté, étampé ou marqué à un endroit visible, du jour, mois, et an de son entrée en entrepôt froid ou frigorfique.

Il sera considéré comme illégal pour toute personne ou compagnie engagées dans l'industrie d'entreposage au de réfrigération de permettre qu'un article de quelque sorte que ce soit employé comme aliment, en possession de toute personne ou compagnie d'être enlevé de leur entrepôt froid ou frigorifique et de sortir de leur possession sans que le jour, mois et an de leur entrée en entrpôt froid ou frigorifique ait d'abord été étiqueté, étampé ou marqué sur lesdits aliments eux-mêmes ou sur le récipient le contenant, dans un endroit visible.

337. Temps pendant lequel les aliments d'entrepôts peuvent être conservés. Il sera dorénavent illégal pour toute personne ou compagnie engagées dans l'industrie d'entreposage ou de la réfrigération de garder en entrepôt pour conservation ou autrement, toute sorte d'aliment ou tout article employé comme aliment durant une période plus longue que dix mois de calendrier, à l'exception des produits beurriers qui peuvent être gardés en entrepôt froid ou réfrigérant douze mois de calendrier.

M. VERVILLE.

338. Pouvoirs du commissaire de la santé publique de l'Etat. Le commissaire de la santé publique de l'Etat est par les présents investi du pouvoir de visiter et surveiller tous les lieux qui, dans cet état, servent ou devront servir à des fins d'entreposage à froid ou de réfrigération; il devra leur être permis, à lui et à ses agents ou employés dûment autorisés, de pénétrer en tout temps dans ce lieu ou ces lieux et chacune de leurs parties dans le but de s'assurer qu'ils sont tenus et maintenus comme le veulent la propreté et l'hygiène; dans le but aussi d'établir si les dispositions de cet article ou de quelque autre loi relative aux objets d'alémentation sont observées. Le droit de surveillance par les présentes accordé va jusqu'à permettre au commissaire de la santé publique de l'Etat d'établir au besoin les règlements nécessaires à la protection du consommateur des produits tenus et conservés dans ce lieu ou ces lieux, de même qu'il peut au besoin désigner pour ces visites une ou plusieurs personnes qu'il juge propres à cette fonction.

339. Rapport des entreposeurs. Toute personne ou compagnie qui se livre à l'industrie de l'entreposage à froid ou de la réfrigération des substances alimentaires est tenue de transmettre au conseil de santé de l'Etat, le ou avant le vingt-cinquième jour des mois de janvier, mai et septembre de chaque année, un rapport, dressé sur la formule imprimée que lui aura fournie ledit conseil, énonçant le quantité de tous et chacun des produits mis en magasin chez elle ou dont elle a la surveillance, ce rapport devant indiquer la situation le premier jour du mois où il est produit.

339-a. Transférement d'un entrepôt à un autre. Le transférement de toute denrée alimentaire d'une maison d'entreposage à froid ou de réfrigération à une autre dans le but d'éluder quelque disposition de cet article est par les présentes prohibé.

339-b. Défense de rapporter à une maison d'entreposage à froid des aliments qui en sont sortis pour les mettre en vente. Replacer dans une maison d'entreposage à froid ou de refroidissement des objets d'alimentation qui en sont sortis pour leur mise en vente constituera une violation des termes de cet article.

339-c. Défense de vendre, sans révéler cette circonstance, des objets d'alimentation tenus dans une maison d'entreposage à froid. Ce sera une infraction à cet article que de vendre, sans révéler cette circonstance, tout objet d'alimentation qui aura été gardé dans une maison d'entreposage à froid ou de refroidissement.

339-d. Amendes. Toute personne ou compagnie ou tout employé de cette personne ou compagnie, se rend coupable d'un délit en contrevenant à quelqu'une des dispositions de cet article. La déclaration de culpabilité dans le cas d'une compagnie n'a pas pour effet d'empêcher que ne soit poursuivi en vertu des dispositions de cet article tout fonctionnaire, agent ou employé de cette compagnie.

2° La présente loi produit immédiatement son effet.

Etat de New-York.
Bureau du secrétaire d'Etat } Signature.

J'ai comparé ce qui précède avec la loi originale produite à ce bureau, et je certifie par les présentes que c'en est une exacte transcription.

(Signé): Edward Lazansky,
Secrétaire d'Etat.

Si l'on chargeait une commission de s'enquérir des faits relatifs à l'entreposage à froid, en ce qui concerne l'intérêt public, cette commission mettrait en lumière une situation que l'on condamnerait sans hésiter.

J'ai mentionné l'état de New-York, et il serait peut-être intéressant d'être renseigné sur ce qu'il en coûte d'ordinaire pour vivre dans la ville de New-York. C'est à cette ville que j'emprunte les chiffres sur lesquels j'ai établi mes comparaisons. Comparons maintenant la vie moyenne à New-York avec la vie moyenne à Montral, et vous verrez qu'il en coûte beaucoup moins cher pour vivre à New-York que dans la métropole du Canada. La conférence de l'état de New-York qui a institué une enquête sur les aumônes qui se font et sur les moyens de discipline déclare qu'il faut à une famille $825 par année pour vivre convenablement à New-York. Si nous comparons ce chiffre avec ceux que j'ai déjà fait connaître relativement au prix des objets d'alimentation tant à Montréal qu'à New-York, un ouvrier de la métropole canadienne devrait, pour joindres les deux bouts de l'an, recevoir un salaire de 95 p. 100 plus élevé. L'estimation minima établis par cette conférence est de $709.20 pour une famille de cinq personnes. Le chiffre que j'ai indiqué l'année dernière pour Montréal était de $746.13, et, si nous comparons les salaires qui se gagnent de part et d'autre, on constate que l'ouvrier de New-York a sur celui de Montréal un avantage des six dixièmes. Je n'ai pas encore rencontré chez les classes ouvrières un mathématicien assez fort pour résoudre ce problème. Cette Chambre se compose de député d'une haute position sociale, dont plusieurs sont de grands financiers, et je m'adresse à eux pour le résoudre.

La disette de charbon, si l'on peut qualifier la chose ainsi, fournit cette année une autre occasion aux législateurs du pays de prendre des mesures pour empêcher qu'elle ne se répète l'année qui vient. On nous assure, et avec vérité, que la houille cette année coûte à ceux qui l'exploitent bien peu de chose de plus par tonne que l'année dernière; mais cela n'empêche pas que le charbon ne se soit vendu $10 la tonne dans les premiers jours du mois de décembre 1912. A $7 ou $7.50 la tonne, le profit aurait pu enrichir dans des proportions alarmantes les exploiteurs de mines, de même que les marchands en gros. Cette augmentation de près des quatre dixièmes peut n'être pas une gêne pour ceux à qui leurs revenus permettent d'acheter le charbon à la tonne et au comptant. Mais que dire de ce que payent la majeure partie des consommateurs? A un prix aussi exorbitant, il leur faut acheter en petites quantités, au panier ou au cent livres. Est-il quelqu'un dans cette Chambre qui ait jamais songé à ce que la houille coûte à l'heure qu'il est aux classes pauvres qui, dans ce pays-ci, sont la majorité? Elles ont à payer de 75 cents à un dollar par cent livres; ce qui veut dire de 15 à 20 dollars la tonne, ou encore, en d'autres termes, de 100 à 155 p. 100 de plus qu'ils pouvaient acheter leur charbon l'année dernière.

Ce prix exorbitant a forcé, cette année, les masses à acheter par cent livres au lieu d'acheter à la tonne. Naturellement, le marchand de gros prétend qu'il n'est nullement responsable de cette hausse de prix; mais il a accaparé le marché du charbon et réussi à faire disparaître de la concurrence le petit marchand de charbon, accroissant ainsi la puissance d'exploitation des syndicat de la houille.

Il a quelques années, on a dit que la grève des houilleurs était responsable de la hausse de la houille. D'après mes renseignements, cette grève n'a fait guère fait hausser que de 8 cents le prix de la houille. Il est étonnant que le trust, cette année, ne fasse pas valoir le même argument, car il n'a pas le sentiment de l'honneur plus développé que toute autre institution du même genre. D'après mes auteurs, la houille coûte $2.50 la tonne brute, chargée sur wagon, à la mine même. Le prix de transport en wagon est de $2.76 la tonne, ce qui donne au charbon, livré à Montréal, une valeur de $5.26 la tonne. Si on accorde au marchand de gros un bénéfice légitime, disons un dollar par tonne, et le même profit au marchand détaillant, le charbon peut être livré et déposé dans la cave de l'ouvrier pour $7.26 la tonne. Les prix exigés en décembre étaient de $10 et $11 la tonne. Si les prix de l'an dernier, $7 et $7.50, étaient assez élevés pour enrichir les exploitants et les marchands de gros dans une proportion alarmante, que dire des bénéfices de cette année?

La population de Montréal étant de 550,000 âmes, il y a 110,000 familles (à 5 membres par famille) ayant trois tonnes par famille, ce qui est insuffisant. Cela donne 440,000 tonnes de houille pour la consommation dans cette ville seule et pour l'hiver seulement. La moyenne légitime serait 450,000 tonnes, et si on accorde un bénéfice rémunérateur à tous ceux qui s'occupent du manutentionnement du charbon, on peut calculer que le trust a empoché, cette année, pour le moins en sus de tout profit légitime, $1,125,000, soit, au taux de cinq tonnes par famille, $1,375,000.

N'est-ce pas suffisant pour nous autoriser à demander qu'on mette fins à pareil procédé? N'est-ce pas suffisant pour soulever les masses contre des conditions qui permettent pareille exploitation? N'est-ce pas assez pour engager les ouvriers à protester parce que, après qu'on leur a volé leur nourriture, voilà qu'on leur enlève encore les moyens de se chauffer en hiver? Si les députés étaient obligés de se soumettre pendant quelques jours aux privations qu'ont dû endurer nombre d'ouvriers, par suite du prix exorbitant du charbon, l'hiver dernier, le Parlement, j'en suis convaincu, serait saisi de projets de loi et le Gouvernement forcé de légiférer, pour empêcher une aussi désastreuse exploitation.

Avant de passer à une autre question, je désire donner lecture du rapport de la commission créée par le gouvernement des Etats-Unis l'an dernier, lorsque les marchands de charbon déclarèrent qu'il faudrait relever sensiblement le prix du charbon, par suite du relèvement des salaires payés aux mineurs dans les houillères.

Cette commission fit un rapport, et la "Gazette" de Montréal, journal qui fait autorité pour les droitiers, publia un résumé de ce rapport, et je dois ajouter que d'ordinaire la "Gazette" fait d'excellents comptes rendus. Le 3 mars 1912, la "Gazette" de Montréal publiait le document que voici:

Ce qu'ont fait les compagnies de houille. Elles ont pris aux consommateurs $13,500,000 pour payer $4,000,000 de salaires.

Washington, 1er mars.

Les compagnies d'anthracite ont relevé les salaires de leurs employés jusqu'à concurrence de $4,000,000, d'après un rapport basé sur l'enquête du bureau du Travail soumis à la Chambre aujourd'hui.

Le rapport soumis par le secrétaire Nagel est le résultat d'une enquête tenue en réponse à une résolution de la Chambre demandant enquête sur les élements du coût et des bénéfices compris dans le haut prix actuellement payé pour la houille.

Depuis la convention intervenue en mai dernier à la suite de la grève des mineurs, on a découvert une augmentation moyenne de 26 cents dans les prix de gros de la houille. En dépit du fait que les houilleurs ont bénéficié d'environ $4,000,000 en augmentation de salaires au cours de l'année, le rapport ajoute que "les récentes augmentations de prix ont plus que suffi pour pleinement compenser ces compagnies dont le coût de production s'est accru plus rapidement depuis quelques années et en même temps elles ont sensiblement accru les profits de ces compagnies parmi lesquelles il en est plusieurs dont les frais de production se sont relevés ou sont demeurés stationnaires durant la même période.

Des $13,000,000 et plus gagnés par les exploitants à la suite de la convention intervenue après la grève, $10,000,000 proviennent du relèvement général des prix, et environ $2,500,000 de la suspension des réductions d'avril et de mai, tandis qu'en outre un certain nombre d'exploitants, dit-on, "ont reçu de fortes sommes, par suite de ventes de houille à des primes rendues possibles par l'insuffisance des expéditions," résultant de la grève. Les remises de 40 et de 50 cents la tonne d'ordinaire alloués, en avril et mai sur le charbon pour usage domestique furent suspendues durant les mêmes mois en 1912. Il en résulta que non seulement les exploitants gagnèrent à l'économie de cette réduction dit le rapport, mais en outre les acheteurs qui ne réussissent pas à obtenir leur provision ordinaire de charbon au cours de ces mois furent forcés de l'acheter en juin, juillet ou au mois d'août, alors que les taux d'escompte étaient plus bas, ou en septembre et plus tard, alors que les pleins prix sont établis par circulaire.

Cependant, l'augmentation des salaires, ajoute le rapport, ne représente qu'une hausse de 8 à 10 cents dans le coût de la production de la houille par tonne.

Je vais maintenant donner lecture d'un article où M. Leroy-Beaulieu, le grand économiste français, exprime sa pensée au sujet du prix des subsistances.

Je présume que cet économiste est connu de réputation par un grand nombre de députés comme un écrivain modéré. Dans l'"Economiste Français" du samedi 9 septembre 1911, voici ce qu'il dit:

En principe, il n'est pas mauvais que les consommateurs essaient de se défendre contre l'augmentation des prix.

Si les ménagères du Nord, de l'Aisne et autres départements, quand elles se sont groupées pour faire entendre leurs revendications, s'étaient contentées de boycotter certains marchands ou certains marchés et s'étaient interdit totalement ou du moins en partie, durant quelques jours d'acheter des marchandises à des prix exorbitants elles n'auraient certainement pas pu être blâmées pour agir ainsi; au contraire, elles auraient été dignes d'éloges.

En fait, le consommateur ne doit pas accepter sans discussion toutes les augmentations de prix décrétées par le producteur, car ces augmentations ne sont pas toujours justifiées du moins pour tout leur montant.

Ces réflexions de M. Leroy-Beaulieu sont significatif comme prouvant que les mêmes problèmes existent en France. Ils existaient aussi sous l'empire romain et j'ai eu l'occasion de dire l'an dernier à la Chambre comment un empereur les a résolu.

Si on ne pouvait pas le faire alors par des lois, c'est possible aujourd'hui. Pourquoi ne pas profiter du pouvoir qu'a le Parlement et faire des lois pour remédier à ces conditions?

Nous avons beaucoup entendu parler de l'épouvantail allemand. Le peuple allemand s'occupe de cette même question du coût de l'existence. William Hubener, un grand économiste est arrivé à cette même conclusion: que la réduction du tarif sur les produits alimentaires est nécessaire avec un retour à une politique plus libérale.

Les consommateurs des villes et ceux des campagnes ont été portés à croire, en 1911, que si un gouvernement conservateur

revenait au pouvoir, tous les produits de première nécessité seraient sensiblement diminués de prix. Le Gouvernement est au pouvoir depuis près de deux ans et au lieu de voir diminuer le prix de ces articles, il augmente et pourtant nous entendons les partisans du Gouvernement actuel faire l'éloge de la protection. De quelle protection entendons-nous tellement parler? S'agit-il de fournir aux travailleurs de plus grandes facilités pour élever leur famille? S'agit-il de leur donner plus de travail et de meilleurs salaires? Veut-on diminuer leurs heures de travail, pour leur permettre de se reposer et d'instruire leur famille? Leur fournir trois repas par jour et un toit pour abriter leur vieillesse? Pense-t-on à accorder une pension suffisante aux veuves et aux orphelins pour permettre à la mère veuve de rester à la maison pour élever sa famille, pour l'empêcher d'être insultée en faisant son devoir et pour empêcher de jeunes garçons d'être menés devant les tribunaux afin de répondre de leurs méfaits? Est-ce de cette protection dont nous entendons tellement parler ou est-ce la protection du tarif que le Gouvernement est si désireux de donner à ses amis? Nous avons été capables de juger le changement des conditions économiques, même dans le court intervalle de seize mois, et il est bien vrai que nos grands industriels ont raison d'être satisfaits de leurs conditions actuelles.

Au nom des ouvriers du pays, je demande au Gouvernement, ici même: Pouvons-nous espérer une réduction suffisante du tarif sur les produits d'absolue nécessité? Pouvons-nous attendre quelque protection pour les travailleurs aussi bien que pour les manufacturiers?

Sur cette très importante question de la réduction du tarif, je voudrais encore faire connaître à la Chambre et au pays quelques chiffres portant sur l'importation des produits alimentaires pour lesquels nous payons des droits énormes et aussi comparer le montant payé par chaque famille d'ouvrier. Pour être sûr que mes calculs seront approuvés par la Chambre, je dirai immédiatement que les chiffres sont empruntés au dernier rapport des ministres du Travail et des Douanes pour l'année terminée le 31 mars 1912. J'ai étudié avec soin les articles des produits nécessaires à l'existence et j'ai constaté que le total des produits alimentaires était très élevé ainsi que le montant des droits payés par les consommateurs du pays. Mes honorables collègues verront que j'entre dans un sujet dont je n'ai pas encore parlé. J'espère, monsieur l'Orateur, que lorsque j'aurai fini, l'honorable ministre des Finances saura trouver le moyen de légiférer en faveur d'une réduction importante du tarif, de façon à permettre aux classes les plus pauvres de se nourrir convenablement.

Nous avons importé en 1912 les produits alimentaires suivant sur lesquels nous avons payé les droits de douane que j'indique:

Importations.	Quantités.	Droits.
Beurre	3,987,332 livres sur laquelle il a été perçu	$128,536 14
Fromage	2,426,217 " " "	27,279 41
Saindoux	7,960,540 " " "	158,054 24
Bacon et jambon	11,256,684 " " "	224,899 61
Bœuf salé	3,074,684 " " "	39,538 18
Viandes en conserves et volailles	2,197,762 " " "	72,339 20
Mouton et agneau, frais	4,041,263 " " "	118,520 72
Lard salé	6,442,838 " " "	123,805 74
Viandes séchées, fumées et en conserves	1,420,461 " " "	28,518 92
Autres viandes, fraîches	2,339,252 " " "	68,050 54
		$990,142 70
Légumes		
Pommes de terre	494,834 boisseaux	$ 84,977 11
Tomates, fraîches	82,613 "	68,474 70
Tomates et maïs, en boîtes	9,244,307 livres	132,066 36
Haricots, en boîtes	9,829,594 "	134,139 13
Légumes, N.A.E.	$1,085,448 valeur	321,841 05
		$741,498 35
Œufs	7,577,826 douzaines	226,567 00
Riz	13,200,390 livres	82,583 00
Macaroni et vermicelle	6,852,701 "	68,673 00
		$377,823 00

Nous voyons par ce tableau que nous avons payé, sous forme de droits, des sommes énormes sur des marchandises et des articles que nous produisons nous-mêmes.

Nous avons importé, par exemple, 3,987,332 livres de beurre sur lesquelles nous avons payé des droits s'élevant à $128,536. En se plaçant au point de vue du consommateur, on saisit facilement tout ce qu'il y a d'anormal dans une pareille situation. Le Canada produit d'énormes quantités de beurre; les rapports officiels constatent que pendant l'année 1912, nous en avons expédié 8,844,402 livres dans les différentes parties du monde. C'est grâce à l'existence d'un tarif élevé que nous avons eu à payer 3c. de plus par livre sur notre beurre, sans compter les frais d'un double transport. Dans les mois de production, les grandes compagnies exportent tout le beurre qu'il y a sur le marché et il faut ensuite recourir à l'importation pour suffir à la demande, ce qui double les profits de l'exportateur qui devient en même temps importateur. Quel avantage le cultivateur retire-t-il de cette situation et que deviennent les prix raisonnables que le consommateur s'attendait à payer? La situation est la même à l'égard du fromage, car durant la même année, nous en avons exporté 163,450,684 livres et nous en avons importé 2,426,217 livres, sur lesquelles nous avons payé $27,279 de droits.

Sur les marchandises que nous produisons, nous avons à payer les droits suivants:

Sur le fromage, le beurre et les viandes	$ 990,138
Sur les légumes	741,497
Sur les œufs, le macaroni et le vermicelle	377,823
Soit un total de	$2,109,458

Si nous entrons dans les détails, pour savoir quelles quantités de denrées alimentaires il faut pour une famille de cinq membres pendant une année, nous nous demandons avec étonnement comment un ouvrier peut parvenir à faire face à ses obligations. Les chiffres que je me propose de donner sont pris dans le dernier rapport du département du Travail, qui a été déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelque temps. Voici ces chiffres:

La viande, pendant un an coûte	$ 91 00
La graisse, pendant un an coûte	18 82
Les œufs, pendant un an coûte	33 17
Le lait, pendant un an coûte	25 89
Le beurre, pendant un an coûte	48 88
Le fromage, pendant un an coûte	21 11
Le pain, pendant un an coûte	31 98
La farine, pendant un an coûte	17 10
La farine d'av. pendant un an coûte	11 44
Le riz, pendant un an coûte	5 72
Les haricots, pendant un an coûte	5 72
Les pommes tapées, pendant un an coûtent	7 07
Les prunes, pendant un an coûtent	6 76
Le sucre, pendant un an coûte	19 76
Le thé et le café, pendant un an coûtent	12 58
Les pommes de terre, pendant un an coûtent	26 83
Total	$381 83

On voit que dans le tableau que je viens de donner, beaucoup de denrées alimentaires indispensables dans une famille ont été omises.

Si nous ajoutions ces autres articles pour lesquelles $50 seraient un chiffre modéré, nous aurions alors $43.83 pour les denrées alimentaires seules. Mais, en ajoutant ce qui suit, nous avons:

Combustible	$ 79 34	
Blanchissage	10 00	
Loyer, suivant les données du ministère du Travail	229 34	
Eclairage	11 80	
Vêtement, même chiffre que celui de l'an dernier	138 25	
Livres et contributions scolaires	7 00	
Billets de tramways	24 00	
Vaisselle et casse	20 00	
Toile	25 00	
Services médicaux	25 00	
Débours pour l'église	7 20	
Total		576 93
Denrées alimentaires		431 83
Total		$1,008 76

Mes calculs de l'an dernier étaient, et de beaucoup moins élevés que ceux-ci, et l'honorable ministre du Travail doit trouver un autre moyen, s'il veut me démontrer que le coût de la vie n'a augmenté que de 6 p. 100. Ces chiffres établissent clairement que le tarif doit être abaissé, que cela plaise ou non aux fabricants.

J'aimerais encore faire connaître aux membres de cette Chambre ce qu'un ouvrier doit payer, en droits de douane, avant de pouvoir manger ainsi que sa famille des produits suivants:

Il acquitte, par année, sur	les œufs		$ 3 12
" " "	le beurre		$ 6 12
" " "	la graisse		$ 2 08
" " "	les fruits		$ 6 00
" " "	les légumes		$ 6 00
" " "	les pommes de terre		$ 5 00
" " "	l'avoine roulée		$ 1 50
" " "	le riz		75
" " "	les pommes séchées		$ 1 75
" " "	les prunes		$ 1 50
" " "	le fromage		$ 3 12
" " "	les viandes		$10 40
" " "	le poisson		$ 3 65
Total			$51.11

Voilà le montant que le tarif l'oblige de payer sur les denrées alimentaires plus haut mentionnées. Si on y ajoute le loyer, tel qu'il est établi au rapport préparé par le ministère du Travail, on constate qu'il doit payer de ce chef $280.35; étant donné que le rapport tend à démontrer que les chiffres

M. VERVILLE.

indiqués à la page 15, sont basés sur un revenu annuel de $800, ou, en d'autres termes, de $15.60, par semaine, ce pauvre ouvrier doit travailler durant 18 semaines, ou 108 jours de l'année pour payer ce montant. C'est là un problème très sérieux et si l'on n'accorde pas cette protection dont j'ai parlé, je prendrai la responsabilité de dire au Gouvernement que mon devoir—qui est celui de tous les membres de cette Chambre qui ont à coeur l'intérêt bien entendu du pays—sera de combattre jusqu'à la fin tous ceux qui veulent protéger certaines classes privilégiées au détriment des masses. Le Gouvernement, avec sa grande générosité et sa bonne camaraderie, désire aider la mère patrie, jusqu'à mettre au service de cette dernière trente-cinq millions de dollars. Cela peut sembler pure bagatelle à ceux qui sont habitués à jouer avec les millions, plus spécialement, s'ils sont en mesure, grâce à leurs opérations financières, d'agir de façon à ce que le fardeau retombe sur les gens qu'ils ont si bien appris à exploiter. Mais que fait-on de la masse des consommateurs? Si l'on prend directement ou indirectement dans le trésor public trente-cinq millions de dollars, ne sera-ce pas ici une excellente occasion, pour nos protectionnistes à outrance, de demander un tarif protecteur plus élevé, donnant pour raison que la richesse du pays a diminué dans cette proportion et que l'administration des affaires de l'Etat exige que trente-cinq autres millions doivent entrer dans le trésor public? On peut ne pas exposer au public la question sous ce jour, mais je mets le Gouvernement au défi d'établir le contraire de ce que j'avance.

Si l'on avait pu annoncer que notre excédent de recettes, cette année, ne dépassait pas celui de l'an dernier et que cela était dû aux droits abaissés sur les denrées alimentaires ou à l'entrée libre de ces dernières, nous pourrions dire que le pays est plus prospère, parce que la différence dans le chiffre des millions, quelle qu'elle soit, est à l'avantage des consommateurs du pays. Mais, dans l'état de choses qui existe aujourd'hui, c'est le contraire qui se produit et, au lieu d'avoir été protégés, je prétends que les ouvriers du Canada ont été privés et volés de ce qui constitue pour eux une nécessité urgente; j'ai nommé les denrées alimentaires.

Doit-on s'étonner que la masse des consommateurs en Canada n'entend pas tolérer toujours l'état de choses que je viens de décrire à la Chambre?

On m'accusera peut-être de soulever les masses contre d'autres classes de la société. On peut me dire qu'au lieu de prêcher la paix et l'harmonie entre les hommes, je veux les diviser et qu'une guerre de classes soulevée aujourd'hui et dans les circonstances présentes serait fatale au pays. Ma réponse, c'est que si un état de choses semblable existe, il a été établi par ceux qui représentent de grandes associations de capitalistes et par leurs amis, et je leur prédis maintenant qu'ils devront, plus tôt ou plus tard, assumer une terrible responsabilité.

Nous sommes supposés vivre dans un monde chrétien et jouir d'un état de choses basé sur les principes du Christianisme. Quelqu'un osera-t-il dire, soit sur les tréteaux publics, soit en cette Chambre, que l'état de choses où nous nous débattons, n'est pas absolument contraire au véritable esprit du Christianisme? Nous avons demandé aux foules de raisonner, de tolérer, de vivre dans l'espoir fidèle de jours meilleures, et c'est ce qu'elles ont fait; n'empêche que les cimetières de nos cités et de nos villes se remplissent rapidement des cadavres de ceux qui ont gardé ces espérances jusqu'au tombeau.

Au lieu d'envoyer ailleurs des millions, pourquoi ne pas consacrer un peu de notre temps et de notre argent au perfectionnement de l'humanité, en fournissant à nos ouvriers plus de travail et en leur assurant un meilleur traitement? Pourquoi ne pas travailler à satisfaire les millions de bouches affiamées qui manquent de nourriture?

Il a été dit en Angleterre qu'on ne peut pas instruire un enfant quand il a l'estomac vide. De même on ne peut pas instruire les hommes à aimer leur pays et ses institutions, s'ils sont assujétis à des conditions de mendicité. Le brandissement du drapeau peut avoir un effet temporaire; de même qu'un appel aux contribuables à leur loyauté, mais ils vont bientôt comprendre que le plus gros effet de ce cri est de fournir l'occasion à quelque gros trust de créer plus de millionnaires.

Le Parlement du Canada a nommé une commission pour la conservation de nos forêts, et tout le monde admet la nécessité qu'il y a de conserver nos ressources naturelles. Les masses des consommateurs du pays ne peuvent-elles pas s'attendre à être traitées sur un pied d'égalité avec ces ressources naturelles?

L'actif d'un pays ne peut être estimé que par les machines qui le mettent en activité. L'actif le plus fort est assurément la population. S'il en est ainsi, le peuple a le droit de dire que les consommateurs ont été ignorés pour des considérations politiques aussi bien qu'antiéconomiques, et qu'il recommande, comme le peuple des pays européens un retour à une politique plus libérale. Il ne devrait pas être obligé de faire des requêtes ou des prières pour obtenir ses droits. S'il connaissait sa force et sa puissance, il serait maître des membres de cette Chambre, qui, après tout, ne sont que les serviteurs du peuple du Canada.

J'espère voir le jour, monsieur l'Orateur, où les grands producteurs de la richesse, les grands créateurs de l'industrie, les grands consommateurs des ressources naturelles vont comprendre, vont ressentir plus fortement qu'ils ne le font maintenant l'oppression constante des tarifs élevés de protection, surtout sur les produits naturels. J'espère de voir le jour où les masses du peuple comprendront que leur intérêt immédiat se trouve du côté de ceux qui sont disposés à les protéger par l'adoption de législation moderne qui ait pour effet la diminution du fardeau qui les obère pour l'avantage de quelques-uns.

J'espère que le jour de la rétribution va bientôt venir où les masses des consommateurs, d'accord avec les grands producteurs de notre pays vont demander et obtenir la diminution du prix de la vie. Eux aussi sont impatients de respirer l'air de la liberté, eux aussi ont droit aux rayons du soleil de la prospérité, eux aussi ont droit à la protection dans le sens le plus large du mot pour la paix et l'harmonie des concitoyens entre eux et de toute la nation; et pour y arriver, le Gouvernement actuel va être contraint de légiférer dans le sens d'une réduction de tarif au moins sur les articles de première nécessité. En notre qualité de législateurs nous sommes en présence de ce grand problème, et personne dans la Chambre n'a le droit de se soustraire à cette responsabilité.

Je termine, monsieur l'Orateur, en faisant appel au Gouvernement, et à tous les députés de cette Chambre de ne pas ignorer plus longtemps ceux qui ont édifié ce pays. Ils espèrent et ils comptent recevoir un traitement équitable conforme et proportionnel à leur nombre, à leur puissance, à leurs besoins et à leurs droits.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford): L'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) nous a débité un discours bien long probablement dans l'intérêt des classes ouvrières. Je représente moi-même un collège électoral ouvrier, et je serais assurément bien désolé pour le sort de l'ouvrier, si je pensais qu'un grand nombre des assertions que l'honorable député a consignées dans les Débats étaient vraies dans un sens quelconque ou pouvaient être confirmées par les faits. Les chiffres qu'il a cités relativement aux nécessités de la vie, surtout relativement aux fruits, aux légumes et aux produits de la laiterie, peuvent s'appliquer à quelque terre ou coin du Dominion du Canada, mais on ne peut dire en aucun sens qu'ils représentent ce que la moyenne des ouvriers du Canada est obligée de payer pour ces produits. Il a fait au commencement de son discours l'assertion générale que le prix de la vie à Montréal est virtuellement de 100 p. 100 plus élevé qu'à New-York. Je me demande à combien de citoyens du Canada l'honorable député compte faire croire cette assertion. Je crois qu'il dit aussi que Montréal est quant au prix de la vie dans une position plus élevée de 80 p. 100 que Chicago.

Les chiffres qu'il a cités sur quelques nécessités ordinaires de la vie, il est superflu que je consacre même un instant à les recompter. parce qu'ils portent leur réfutation à leur face même; ils ne sont absolument pas d'accord avec les faits qui sont bien connus des ouvriers que l'honorable député prétend représenter. Les ouvriers du Canada ne sont pas dans la disposition qu'il nous a donné à comprendre. La ville d'où je viens n'est pas une grande ville, elle a en chiffres ronds une population de 25,000 âmes, qui sont classées parmi les ouvriers et travaillent dans les usines de cette ville, et avant d'avoir fini ma démonstration, je vais m'efforcer de démontrer ce qu'ils produisent et la façon dont ils vivent. Mais l'honorable député a fait des assertions générales, et je crois qu'il est malheureux que ces assertions soient consignées dans les "Débats" sans contradiction, parce qu'elles sont absolument mal fondées relativement à la grande majorité des produits qui sont habituellement classés parmi les choses nécessaires à la vie. Il se peut que l'Ontario diffère de Québec sous ce rapport Les usines de l'Ontario sont habituellement localisées surtout dans les centres agricoles, et il est bien connu de tous ceux qui fréquentent les marchés des divers bourgs et villes de l'Ontario, que les prix qui ont cours—et j'invoque sur ce point l'autorité du témoignage de l'honorable député d'Oxford-nord—sont assurément bien modérés, et ne sont pas plus de 25 ou 50 p. 100 de ce que l'honorable député de Maisonneuve vient de mentionner. Il fallait compter quand l'honorable député a fait l'assertion qu'il y a beaucoup de malaise et d'inquiétude au Canada, parmi les ouvriers, qu'il aurait donné quelques faits pour justifier son assertion. Je prétends que l'ouvrier du Canada est économe, prospère et content. Je crois que cette proposition ne peut pas être réfutée.

Afin de la démontrer, qu'il me soit permis de donner quelques chiffres. Je prends les faits des différends industriels pour 1911, la dernière année pour laquelle j'ai ces chiffres sous la main. Au cours de cette année-là, il y a eu au Canada cent différends industriels. Sous ce nombre, quarante-deux ont été réglés entre les parties, deux ont été réglés par l'arbitrage et sept l'ont été par la conciliation. Dans dix-sept cas, le travail a été repris aux conditions des patrons; dans dix cas, les ouvriers grévistes ont été remplacés. Sur le nombre total, trente-quatre se sont terminés d'une façon favorable aux patrons, vingt et un d'une façon favorable aux employés et il y a eu des compromis dans vingt-quatre cas. Ceci

assurément ne démontre pas qu'il y ait beaucoup de mécontentement chez les ouvriers du Canada. Ceci démontre que les ouvriers sont bien satisfaits de leur sort. Prenons les relevés des dix dernières années, afin qu'il n'y ait pas de malentendu sur le nombre des différents que nous avons eus et sur la question de savoir si oui ou non les ouvriers sont satisfaits des conditions actuelles. Le nombre total des différends que nous avons eus depuis dix ans de 1902 à 1911 est de 1,069, presque tous dans l'Ontario. Sur les 1,069, 394 ont été réglés en faveur des patrons, 279 en faveur des employés, et 246 ont été réglés par compromis. En conséquence, je dis, que le sort moyen des ouvriers au Canada n'est dépassé dans aucun pays du monde. Je regrette que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) vienne justement de se retirer de la Chambre, parce que j'allais justement comparer la libre-échangiste Angleterre avec le Canada protectionniste à cet égard.

Mon honorable ami qui vient de parler a attribué un grand nombre des désavantages dont souffre l'ouvrier du Canada au fait que nous avons un tarif douanier, et il s'est efforcé de démontrer que l'existence de ce tarif élève le prix des effets au chiffre de 100 p. 100 à Montréal. Aucun libre-échangiste, que je sache, a jamais émis la prétention qu'un tarif peut élever le prix des effets à un chiffre plus élevé que le tarif lui-même.

Le tarif moyen sur les effets dont parle mon honorable ami va de 20 à 35 p. 100, de sorte que l'on ajoute au prix de ces produits tous les droits perçus sur ces articles, et cet ajouté ne peut être rien de plus que tout le tarif, le prix ne saurait être plus élevé que 35 p. 100 de plus que le prix des marchés de New-York et de Chicago. Je crois, en conséquence, que la base du raisonnement de notre honorable collègue est absolument fausse, et que les ouvriers du Canada sont bien satisfaits de leur sort. Ils reçoivent de bons salaires; ils vivent dans des conditions de prospérité, et le fait que la main-d'œuvre est si bien employée et à des taux satisfaisants, démontre que les conditions qui existent au Canada pour ce qui est de la main-d'œuvre sont des meilleures. Il est vrai qu'elles peuvent ne pas être idéales, mais je dis quelles sont des meilleures. J'invite mon honorable ami à venir à Brantford, et si nous ne pouvons pas lui faire voir des foyers confortables et prospères où les ouvriers vivent dans le contentement, le bonheur et la paix, alors, j'admettrai qu'il faut faire quelque chose pour soulager l'ouvrier du Canada.

Je me propose de faire figurer aux Débats, la valeur des produits mis dans le commerce par quatorze des principales villes manufacturières du pays. La ville de Montréal tient la tête avec une production évaluée en chiffres ronds à $115,000,000, ce qui indique une augmentation de 168 p. 100 dans vingt ans. Toronto occupe la seconde place avec une production de $104,000,000, soit une augmentation de 234 p. 100 dans vingt ans. Hamilton vient troisième avec une production de $65,000,000; Winnipeg vient quatrième—une ville de l'Ouest, en dépit du fait que l'on prétend qu'il ne se fabrique rien dans l'Ouest—avec une production de $32,000,000; Ottawa est cinquième, $20,000,000; Québec, sixième, $17,000,000; London, septième, $16,000,000; Brantford, huitième, $15,000,000; Vancouver, neuvième, $13,000,000; Halifax, dixième, $12,000,000; Saint-Jean, onzième, $10,000,000; Sydney, douzième, $9,000,000; Berlin, treizième, $9,000,000; Calgary, quatorzième, $7,000,000. De sorte que les villes manufacturières du Canada produisent une somme énorme d'objets manufacturés. Je crois que la ville de Brantford, d'où je viens, donne peut-être une bonne indication de ce que produisent les ouvriers du Canada. Je présume qu'il est désirable que nous consignions une indication de l'efficacité de la moyenne des ouvriers du Canada.

Il est dit, et je crois que l'on a raison, que nous ne produisons pas pour l'exportation autant de marchandises que nous devrions en produire, et je vais m'occuper de cela plus tard. Relativement à la ville d'où je viens, qui a une population de 25,000 âmes, une population ouvrière de 7,000 individus et une production totale de $15,000,000; si vous divisez ces $15,000,000, entre les 7,000 ouvriers, vous trouverez que la production est d'environ $2,000 par tête. Ceci, je crois, est un montant bien respectable pour la production d'un ouvrier, et se compare avantageusement avec le travail de l'homme dans n'importe quel état de la vie.

M. NESBITT: Mon honorable ami sait-il la moyenne des salaires payés pour cette production?

M. COCKSHUTT: Je n'ai pas ici la moyenne des salaires payés dans la ville de Brantford, et je puis dire, en chiffres ronds, que cette moyenne a été de $1.75 par jour ou sept schillings sterling. Un grand nombre d'ouvriers ont gagné $2.50, $3 et $4, mais je crois que les salaires les plus bas payés en cette ville ont été de $1.50 à $1.75. On peut dire que les salaires payés par les chemins de fer du Canada représentent la moyenne des salaires obtenus dans les manufactures de ce pays. Les chemins de fer canadiens donnent de l'emploi à 141,000 hommes représentant en salaires annuels $74,000,000. Si vous divisez $74,000,000 par 141,000, vous obtiendrez une moyenne de $525 par homme, ou, en chiffres ronds, $1.75 par jour pour chaque homme employé sur les chemins de fer du Canada. Cela est, je crois, de nature à confirmer mon assertion à savoir que la position de l'ouvrier est

assez bonne et que la moyenne des salaires payés en ce pays peut soutenir la comparaison avec celle des salaires payés dans n'importe quelle autre partie du monde. Ceci étant prouvé, l'honorable député de Maisonneuve me paraît avoir peu raison de s'apitoyer sur le sort de l'ouvrier du Canada. Moi pour un je serais désolé qu'il en fût autrement, parce que plus que personne l'ouvrier est digne de la considération des membres de cette Chambre.

Mon honorable ami a laissé percer le désir de nous donner à entendre qu'il existe beaucoup de malaise au Canada parce que l'ouvrier se trouve à payer des taxes considérables. Maintenant que mon honorable ami de Red-Deer est entré en Chambre, on me pardonnera peut-être d'attirer l'attention sur les conditions du travail qui existent en Grande-Bretagne depuis un an ou deux. Je crois que je ne me rendrai pas coupable d'injustice envers le pays d'où vient mon honorable ami si je dis qu'aucun pays du monde n'a éprouvé autant de malaise au point de vue de l'industrie, durant les deux dernières années, que le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande. Etant à Londres l'année dernière, j'ai eu connaissance d'une de ces périodes de malaise. La ville était menacée presque de la famine parce que les ouvriers refusaient de décharger les navires sur les quais de Londres. Les charbonniers et les hommes employés de chemins de fer étaient en grève, de sorte que je puis rappeler à mon honorable ami qui représente l'ouvrier, que les conditions du travail dans un pays libre-échangiste ne sont pas du tout comparables avec ce qu'elles sont dans un pays où une protection modérée est en vigueur, comme au Canada. Je ne crains pas de dire que la situation économique de l'ouvrier au Canada peut soutenir avantageusement la comparaison avec n'importe quel pays libre-échangiste ou protectionniste du monde. J'ai rarement écouté deux discours aussi longs que ceux de l'honorable député de Halifax et de l'honorable député de Maisonneuve et si peu nourris et contenant si peu de suggestions pour améliorer la situation si elle est mauvaise.

L'honorable député d'Halifax a travaillé pendant près de trois heures et je dois avouer que bien que je l'aie suivi tout le temps, tout en prenant des notes, il m'a été impossible de découvrir une seule pensée contenant une suggestion, dans tout le cours de son discours, qui suggérât un moyen d'améliorer les conditions existantes. C'est plutôt un reflet de la subtilité de l'honorable député de Halifax ou cela parle hautement en faveur de la politique suivie par le ministre des Finances en ce qui concerne les questions de notre commerce, de notre industrie et de nos moyens de transport. Le fait que mon honorable ami n'a rien à suggérer en fait d'amélioration démontre que les choses ne sont pas loin d'être parfaites.

Mon honorable ami a consacré beaucoup de temps aux droits sur le bois de service. C'est là une question dont on a passablement discuté dans cette Chambre, et bien qu'il ait pendant longtemps parlé de cela, il ne me sera pas nécessaire de m'y appuyer davantage, si ce n'est pour dire que depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir, le tarif, tel qu'il existe dans la loi, est mis en vigueur et les perceptions se font autrement qu'elles se faisaient sous le ministère libéral. C'est là une accusation sérieuse qui peut atteindre le titulaire de la charge sous l'ancien Gouvernement, un monsieur respecté et honoré, venant de mon propre comté, que je connais personnellement depuis quarante ans et que je respecte beaucoup. Mais afin qu'il soit bien compris que je ne fais pas d'avancés maintenant qu'il n'est plus ici, ou qui n'auraient pas été faits alors qu'il était ici, je vais référer à un discours prononcé par moi le 19 mars 1908 dans lequel je déclarais que le ministre d'alors des Douanes ne faisait pas la perception des montants de droits que les lois et les statuts avaient imposés, et plus que cela, je lui ai donné des cas qui exigeaient de lui qu'il fît son devoir comme ministre des Douanes et ordonnât la perception des impôts décrétés par la loi. Mais l'a-t-il fait? Dans l'un des cas que j'ai mentionné ici en 1900, j'ai attiré son attention sur un tunnel en construction sous la rivière Détroit. Je lui ai alors démontré qu'en cette occasion il ne percevait pas la taxe exigée par le statut. J'ai dit:

> Je ne crois pas qu'il ait rien dit de nouveau à ce sujet. Son ministère, croit-on généralement, est la probité même, mais j'ai cité à l'honorable ministre un cas, nous en avons d'autres, et il pourrait arriver que nous les portions à sa connaissance avant la fin de la session. On m'a informé que l'on fait des déclarations fausses dans son département et des évaluations trop basses. Je crois que certaines gens sont l'objet de faveurs. Nous aimerions savoir pourquoi, en ce qui concerne cet immense tunnel, entre Windsor et Détroit, tous les matériaux étant importés des Etats-Unis pour servir à l'extrémité canadienne du tunnel nous arrive en franchise en vertu d'un arrêté ministériel. A-t-on fait cela pour favoriser des amis du Gouvernement? Dans ce cas, qui sont-ils?

De sorte qu'en cette circonstance j'ai fait remarquer au ministre des Douanes qu'il ne percevait pas les droits exigés par la loi des douanes. Je tiens à rendre témoignage à l'efficacité du ministère des Douanes sous le ministère actuel comparée à celle sous l'ancien Gouvernement. Je dis que le ministre des Finances a pu prouver à cette Chambre que nous percevons, en chiffres ronds, $113,000,000 en droits de douanes. Ces droits sont perçus parce que

le département fait son devoir; ce n'est pas en vertu de l'augmentation du commerce qu'ils sont perçus.

Depuis que le ministre actuel des Douanes est à la tête de ce ministère, le personnel a pris de la force. Le ministre a placé à la tête des bureaux des hommes compétents qui font la perception des droits, conformément aux statuts. C'est là une des principales raisons de l'augmentation des recettes publiques. Dans ma propre ville de Brantford, le Gouvernement perçoit aujourd'hui 50 pour 100 plus de droits qu'il n'en percevait autrefois. Cela démontre que ce n'est pas dû seulement à l'augmentation du commerce, mais au fait que grâce à un personnel d'hommes compétents, ceux qui importent dans les différentes parties du Canada sont connus et leurs marchandises examinées, et si on accepte des évaluations trop basses, si les articles importés son déclarés au-dessous de leur valeur réelle, si les marchandises entrent d'une manière quelconque contraire à la loi, elles sont découvertes et les droits exigés. Tout l'honneur en revient à l'honorable ministre qui a mis cela à exécution.

Grâce à l'administration actuelle du département, on perçoit aujourd'hui des droits qui avaient sous l'ancien Gouvernement échappé à l'attention. J'ai sous la main un échantillon de ce qui se faisait sous l'ancien Gouvernement. J'ai attiré l'attention du Gouvernement, dans le même discours de 1908. Il s'agissait du cas de Donald Fraser de la Colombie-Anglaise. La plupart des citoyens de la Colombie-Anglaise sont des honnêtes gens, mais l'honorable M. Paterson avait à son service un homme qui, depuis des années, fraudait le gouvernement. Une enquête eut lieu et l'enquête fut étouffée moyennant moins du tiers de la somme que cet individu s'était vanté d'avoir volé au gouvernement. J'ai saisi le ministre de l'affaire, j'ai donné le nom de l'homme et le montant, et l'ancien ministre sans rien dire en cette circonstance a fait vérifier par un inspecteur la vérité de ma déclaration et a forcé l'individu en question à rembourser plus de $6,000, après que l'affaire eut été réglée à l'amiable par le département des Douanes. Voilà un exemple qui démontre la vérité de mes avancés, à savoir que sous l'ancien Gouvernement on était très large et que la perception des droits ne se faisait pas. Aujourd'hui, cette perception se fait et le résultat est que nous avons un revenu réel.

L'honorable député de Halifax s'est aussi attaché à démontrer que le Gouvernement ne procédait pas à la création d'une commission du tarif. On dirait que cela l'inquiète parce que le Sénat a tué le bill et que ce dernier n'a pas été présenté de nouveau cette année. Je ne sache pas que cette commission du tarif intéresse beaucoup le député de Halifax. Je ne crois pas qu'il puisse trouver bien des défauts dans le tarif actuel, qui est à peu près le même que celui qu'a laissé le Gouvernement qu'il a si vaillamment défendu pendant des années, et, assurément, ce tarif qu'ils ont laissé en vigueur ne pouvait pas en moins de deux années avoir fait assez de mal pour qu'il devînt nécessaire de créer immédiatement une commission du tarif. L'honorable membre s'est beaucoup étendu sur les extravagances du présent ministère.

Deux choses peuvent constituer l'extravagance: soit qu'un parti, un gouvernement ou une nation ne vivent pas suivant leurs moyens, ou que l'on paie deux fois pour un article donné ou une entreprise publique. Assurément, l'honorable membre admettra que j'ai fait une preuve complète en ce qui regarde la première alternative, à savoir que nous ne vivons pas suivant nos moyens.

Je crois que l'honorable député d'Halifax sera de cet avis parce qu'il a fait remarquer que nous avons un excédent de $55,000,000 sur toutes nos dépenses et que, par conséquent, nous ne vivons pas sur un pied aussi haut que nous le devrions, toujours suivant l'opinion de mon honorable ami parce qu'il nous a dit que le Gouvernement a $55,000,000 de surplus qu'il aurait dû dépenser. En ce qui concerne le premier point, il tombe à l'eau. L'honorable membre a-t-il indiqué une seule dépense faite jusqu'à présent et pour laquelle le Gouvernement n'a pas eu valeur? Existe-t-il un seul cas que l'honorable membre pourrait invoquer pour prouver que le Gouvernement n'a pas reçu valeur pour l'argent dépensé? Je crois que l'honorable membre admettra que si c'est le cas aujourd'hui, ce ne l'était pas lorsque l'ancien Gouvernement était au pouvoir. L'autre jour, il a fait inscrire aux "Débats" le coût du chemin de fer Transcontinental jusqu'à date et il s'élève en chiffres ronds à $130,000,000. Sur la construction du Transcontinental qui devait coûter suivant l'estimation des honorables collègues de ce côté (la gauche) entre $13,000,000 et $55,000,000; $130,000,000 ont déjà été payés et l'on croit maintenant qu'avant son achèvement le coût en approchera $150,000,000 ou $175,000,000.

Je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur une ou deux raisons qui devraient engager le Gouvernement actuel à dépenser beaucoup d'argent pendant qu'il est au pouvoir.

Mon honorable ami dit que nous avions l'habitude de critiquer l'ancien Gouvernement parce qu'il dépensait des sommes considérables en quais, jetées et canaux. C'est vrai que nous l'avons fait et pour de bonnes raisons. Mais l'ennui, c'est que tout l'argent que le Gouvernement avait à dépenser était consacré à la province d'où vient mon honorable ami. Ces quais et jetées étaient placés là où on n'en avait

pas besoin, les canaux étaient creusés là où il n'y avait pas d'eau, à la Nouvelle-Ecosse et à Ontario, et, de plus d'une manière le Gouvernement que mon honorable ami appuyait faisait des extravagances. Un gouvernement extravagant dans une partie du pays doit être économe dans une autre, et voilà pourquoi le Gouvernement actuel croit de son devoir de réparer les fautes des dix dernières années. Pendant quinze ans, le Gouvernement a ignoré les provinces d'Ontario, de la Colombie-Anglaise et de Manitoba auxquelles on a enlevé les droits qu'elles avaient de partager dans les faveurs officielles. Voilà pourquoi les dépenses se sont élevées. Mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) comprend cela. C'est de son temps que cela s'est fait.

M. LEMIEUX: Le bureau de poste de Toronto est un des plus beaux du Canada.

M. COCKSHUTT: Cela montre comment on servait Toronto dans ce temps-là. Ce qui s'applique à Toronto s'applique aussi à une grande portion de la province d'Ontario, et c'est la raison pour laquelle le ministre des Travaux publics vient avec des crédits de $28,000,000, que le député d'Halifax affirme être une énorme extravagance. Il nous faut remplacer ce dont nous avons été privés durant les quinze dernières années.

M. MACLEAN (Halifax): Il y a beaucoup de comtés dans Ontario.

M. COCKSHUTT: Oui et le plus grand nombre a été volé par le Gouvernement qui a tenu le pouvoir pendant quinze ans. On ne leur a pas donné leur part bien que nous ayons dans Ontario une province qui paie le tiers des taxes de tout le Dominion. Dans les circonstances je crois que ces comtés ont droit à une part raisonnable dans la distribution des travaux publics.

La ville d'où je viens a à peine, durant le régime de M. Paterson, obtenu assez pour prolonger une misérable existence, en ce qui concerne les services publics, et le comté de Brant d'où vient mon honorable ami (M. Fisher), a été passablement traité de la même façon. Dans cette ville et dans ce comté, on nous a privés, pendant des années, de nos droits, et maintenant que nous sommes revenus au pouvoir, le Gouvernement reconnaît la réclamation d'une ville comme Brantford qui compte parmi les grandes et importantes villes d'Ontario et nous avons enfin réussi à obtenir quelque chose des faveurs politiques. La Colombie-Anglaise et le Manitoba en ont reçu. Et tout ne prend pas la direction de la mer, comme le voudrait l'honorable député de Halifax.

M. MACLEAN: Jamais.

M. COCKSHUTT: Cette partie du pays a reçu beaucoup plus que sa part et l'ancien ministre des Finances a vu à ce que sa province natale entretienne un esprit de vengeance. En conséquence, nous avons vu des quais, des jetées et autres travaux publics placés ici et là à tort et à travers, qu'ils fussent à propos ou non, à n'importe quel endroit, afin de dépenser de l'argent. Il est vrai qu'il y a eu une ou deux exceptions dans Ontario alors qu'on a fait des travaux inutiles. Que mon honorable ami me permette de rappeler le fameux canal de Newmarket qui traverse son comté, d'où venait l'ancien ministre de la Justice, sir Allen Aylesworth. C'est un des seuls, parmi un grand nombre de comtés, qui ont obtenu plus que leur part sous l'ancien Gouvernement, mais quand mon honorable ami parle d'extravagance, il lui faudra, je crois, attendre de longues années avant d'être témoin d'un gaspillage d'argent aussi flagrant que celui qu'on a vu lors de cette construction du canal de Newmarket.

Mon honorable ami nous accuse d'avoir adopté un système des plus extravagants et de percevoir de l'argent qui devrait être laissé dans la poche du peuple. Ce sont là des paroles sonores; mais cet argent est perçu en vertu du même tarif qui existait quand le Gouvernement qu'il appuyait était au pouvoir. Si ces droits n'étaient pas exorbitants dans ce temps-là, ils ne le sont pas aujourd'hui. La taxe a augmenté beaucoup dans le pays, pendant l'administration de mon honorable ami.

J'ai sous la main, mais je ne les lirai pas à moins que ma prétention ne soit contestée, les chiffres montrant qu'en 1878, lorsque la Politique nationale a en premier lieu pris naissance, la taxe par tête était inférieure à $4. Avant que le gouvernement conservateur ne sorte du pouvoir en 1896, elle était entre $4 et $5 par tête. Sous l'ancien Gouvernement elle s'éleva à $11 et $12. Lorsqu'il est sorti du pouvoir ils percevaient trois fois autant de droits par tête qu'ils en percevaient lorsqu'ils y étaient montés. C'était une très raisonnable augmentation pour le temps qu'ils sont restés au pouvoir. S'ils ont augmenté le chiffre de la taxe tirée du peuple trois fois plus que le chiffre lorsqu'ils sont entrés en fonction, je crois que mon honorable ami ne devrait pas commencer à se plaindre parce que nous avons un si fort excédent que celui qui est annoncé cette année. Il dit que nous n'avons aucun usage public auquel nous puissions appliquer cet argent d'une manière satisfaisante. Je diffère d'opinion avec lui; je crois que dans un pays comme le Canada, nous avons maintenant et nous aurons pendant plusieurs années, un grand nombre de travaux publics à construire, un grand nombre de nécessités nationales auxquelles peuvent être affectées sûrement de fortes sommes d'argent public. Nous savons que nous devons continuer la construction des chemins de fer et des canaux. Nous avons à faire face à de très fortes dépenses pour cela,

et lorsque mon honorable ami cherchait autour de lui des endroits où dépenser de l'argent public, il a dû oublier que durant la présente session il appuyait la proposition qui entraîne la dépense de très fortes sommes, et de plus que si la marine Laurier avec ses deux escadres se réalise, tout le montant de $55,000,000 sera englouti, et il pourrait se faire qu'il en faille beaucoup plus. L'Australie s'est lancée dans une politique qui coûte $440,000,000, et assurément le Canada, ayant près du double de population, ne serait pas satisfait de quelque chose qui comporterait une dépense inférieure à celle de l'Australie. Mon honorable ami, qui croit que le tarif est trop élevé, était prêt à se joindre à l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et à l'honorable député de Carleton (M. Carvell) pour préconiser l'établissement immédiat d'un ou de plusieurs outillages de construction de navires, avec subventions et tarifs. Et pourquoi? Parce qu'ils seraient au bord de la mer d'où viennent nos honorables collègues et d'où je m'attends que quelques-uns d'entre eux ne reviendront pas s'il y a des élections générales. Mais, cependant, lorsque ces honorables membres parlent d'industries qui vont s'établir près de leurs propres demeures, sont tout prêts à appuyer ces entreprises.

Ils sont unanimes en faveur de la construction de chantiers de marine et de dreadnoughts et à se lancer dans de pareilles dépenses extravagantes que nous, les prétendus partisans de haut tarif ne pouvons admettre. Ces messieurs de la gauche ne sont pas satisfaits des industries existantes, mais il leur faut se lancer dans la construction de dreadnoughts, une des industries les plus difficiles à établir qu'il est possible de concevoir, et alors que l'insuccès les envisage.

En quarante ans nous avons édifié, au Canada, un système manufacturier qui n'en cède à aucun dans le monde. Les produits de nos fabriques sont de telles qualités, quantités et valeur qu'ils justifient pleinement la politique de protection. Si nous sommes sages et logiques nous nous en tiendrons intimement au tarif que nous avons aujourd'hui. Moi, qui suis quelquefois accusé d'être un protectionniste à haut tarif, je ne me plains aucunement du tarif que le parti libéral a laissé derrière lui; je dis que c'est un tarif modéré, sage et sain, pour nos objets à présent. Il s'y trouve quelques anomalies, et il devrait y avoir ici et là quelque émondage, mais en somme il est très satisfaisant et a prouvé que le Canada pouvait prospérer sous son régime. Je ne donne, cependant, pas crédit à l'ancien Gouvernement pour l'établissement de ce tarif; il l'a trouvé en arrivant au pouvoir à peu près tel qu'il est aujourd'hui, et lorsqu'ils ont tenté de le changer comme ils l'ont fait dans certains cas, ils se sont trompés.

M. MACLEAN: Je vous ai déjà entendu vous en plaindre dans cette Chambre.

M. COCKSHUTT: Je me suis plaint lorsqu'on a enlevé le droit sur la ficelle d'engerbage, alors que douze fabriques ont été fermées au Canada. Je me suis plaint lorsqu'on a enlevé le droit sur le fil métallique barbelé, et que toutes les fabriques de fil barbelé ont fermé leurs portes. Mais ces choses sont passées, et je suppose qu'il est inutile de se lamenter aujourd'hui. Que les honorables membres de la gauche me permettent de leur dire que plusieurs milliers de cultivateurs de l'Ontario avaient placé des sommes considérables dans la fabrication de la ficelle d'engerbage, et que ces placements ont été anéantis lorsque les libéraux ont entrepris d'admettre la ficelle d'engerbage en franchise. Je dis de plus à ces messieurs que lorsqu'ils ont admis en franchise la ficelle d'engerbage, ils n'ont pas réussi à en diminuer le prix pour les cultivateurs. L'été dernier nous avons eu des demandes réitérées de l'Ouest d'enlever toutes restrictions sur le fil d'engerbage. La ficelle d'engerbage est absolument libre de droits, mais les restrictions dont ils parlaient avaient rapport à la qualité et au poids, et ils demandaient que la ficelle d'engerbage des Etats-Unis, qui n'était pas à la hauteur du type canadien, soit admise même sous inspection. Que mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) prenne cela et y réfléchisse. Je dis que nous ferons très bien si nous suivons les sentiers battus dans les questions de tarif. Le Canada, grâce à ses avantages naturels est destiné à devenir une grande nation, mais vous ne pouvez avoir une grande nation sans une diversité de travaux, et vous ne pouvez avoir une diversité de travaux si vous n'avez pas d'institutions manufacturières de toutes sortes: mercantiles, industrielles et agricoles.

Tout le monde n'est pas fait pour être un cultivateur et tout le monde n'est pas fait pour être un artisan, et l'homme qui suit l'état qui lui convient le mieux est celui qui sert le mieux le pays où il vit. Dans les trente dernières années, tant sous le régime conservateur que sous le régime libéral, les progrès du Canada manufacturier ont été des plus satisfaisants. J'ai ici des chiffres qui indiquent le total des produits manufacturés de 1909, comparés à ceux de 1910, et ils valent la peine d'être inscrits aux Débats.

Expension des produits manufacturés du Canada, 1909-1910.

Liste.	1909.	1910.	Augmentation pour cent.
Fabriques.. ..	14,650	19,218	31·18
Capital..	$446,916,487	$1,247,583,609	179·15
*Employés.. ..	30,691	44,077	43·61
Salaires..	$23,676,146	$43,779,715	84·91
†Ouvriers.. ..	308,482	471,126	52·72
Gages..	$89,573,204	$197,228,701	120·19

Net, brut et fabriqués..	$266,527,858	$601,509,018	125·68
Produits..	$481,053,375	$1,165,975,639	142·38

*Avec appointements. †A salaire.

Cet état donnera au peuple du Canada une bonne idée des progrès de nos industries manufacturières, et je crois que ces progrès soutiendront une comparaison très favorable avec les progrès de tout autre pays du monde. Le Canada occupe aujourd'hui la fière position de tenir au moins la seconde, sinon la première place pour le produit de ses industries, et il n'y a peut-être pas de pays au monde dans lequel les produits d'une certaine classe se vendent à meilleur marché. Mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) a attribué le prix de la vie au tarif, mais il a négligé de nous dire que le tarif est en grande mesure responsable de la grande augmentation dans les salaires des ouvriers. Je prétends que les salaires des ouvriers ont augmenté, de manière à les mettre dans une aussi bonne sinon un peu meilleure position, que si le prix de la vie n'avait pas été augmenté.

M. MACLEAN: Je nie cela.

M. COCpSHUTT: Je parle du prix élevé de la vie tel qu'il s'applique aux nécessités de la vie. Mon honorable ami (M. Maclean) a dans l'esprit le coût de la grande vie ce qui est une chose bien différente.

M. MACLEAN: Tout à fait différente.

M. COCKSHUTT: Le coût de la grande vie est assez dispendieux. Alors qu'un homme il y a quinze ou vingt ans se contentait de se promener dans une voiture de pony, il veut maintenant une voiture et une paire de chevaux, et celui qui possédait une voiture et une paire de chevaux il y a dix ans, veut une automobile, et quelques-uns d'eux non contents d'une automobile de grand prix veulent avoir des aéroplanes.

M. GRAHAM: Le jambon et les œufs coûtent cher.

M. COCKSHUTT: Ils coûtent cher parce que le cultivateur obtient de meilleurs prix pour ses produits; mais nous sommes bien contents qu'il les obtienne, parce que le bacon et les œufs sont devenus maintenant un plat digne d'un roi. Je peux assurer à mon honorable ami que la vie n'est pas tant plus élevée maintenant qu'elle l'était si seulement les gens voulaient vivre comme ils en avaient l'habitude. Les hommes ne se contentent pas de vivre aujourd'hui comme ils en avaient l'habitude, lorsque les gens marchaient pour se rendre à l'église le dimanche, et croyaient que lorsqu'ils avaient tous les deux ans un habit neuf, ils étaient très bien, même si cet habit n'était pas coupé par un tailleur en renom.

Mes honorables amis veulent avoir les meilleurs vêtements faits par un tailleur, les cravates les plus récentes, les chapeaux dernier genre; c'est là ce qui augmente le coût de la vie. C'est le coût de la grande vie qui trouble les honorables membres de la gauche. Si nous pouvions seulement simplifier nos habitudes et revenir à la vie de nos ancêtres, nous trouverions une grande réduction dans les comptes de ces honorables messieurs et peut-être aussi dans ceux des honorables députés de la droite de cette Chambre. Nos habitudes sont devenues extravagantes. C'est un des traits caractéristiques qui n'est pas si agréable lorsque nous jetons les yeux sur le Dominion aujourd'hui, et que nous voyons l'énorme somme d'argent que nous dépensons en extravagances. Lorsque nous disons: L'argent commence à être un peu rare, nous devrions songer aux millions placés sur des automobiles et autres objets de luxe qui étaient inconnus il y a quinze ou vingt ans. Ce n'est là qu'un article sur cent que nous pourrions nommer lorsque nous étudions ce que coûte la vie.

Mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) a cité des chiffres indiquant qu'il en coûte $900 par année à un homme pour vivre et élever sa famille. Je connais des familles qui vivent presque dans l'aisance avec très peu de chose au-dessous de ce chiffre; elles ont des maisons confortables qui leur appartiennent; les femmes et les enfants sont bien habillés, et ils peuvent donner à leurs enfants une éducation de première classe dans les écoles publiques qui coûtent de 10 à 15 cents par mois par enfant, de sorte que l'ouvrier d'aujourd'hui a virtuellement ce que l'homme riche d'il y a vingt ans ne pouvait avoir à aucun prix. C'est pour cela que les conditions au Canada sont aussi bonnes sinon meilleures que les conditions dans un autre pays quelconque du monde.

Mon honorable ami a longuement parlé de la vie extravagante. L'extravagance chez un peuple quelconque n'est pas sage. Je suis prêt à avouer que je serais beaucoup mieux si je mangeais un peu moins et travaillais un peu plus de mes mains; et je crois qu'on pourrait en dire autant des honorables membres de la gauche, surtout pendant qu'ils sont à Ottawa. Si nous faisons la grande vie, et ne prenons pas beaucoup d'exercice, le résultat n'est pas très satisfaisant.

M. GRAHAM: Retournons à la terre.

M. COCKSHUTT: Si nous nous contentions de vivre plus simplement, et si nous nous fournissions que les besoins les plus simples de la vie, nous serions mieux aujourd'hui, un peuple plus prospère et plus content que nous le sommes, parce qu'il est bien connu que plus un peuple possède moins il est satisfait.

M. MACLEAN: Inscrivez cela dans votre programme.

M. COCKSHUTT: Les diverses dépenses que nous faisons pour nos propres plaisirs égoïstes contribuent souvent à notre propre destruction. Je crois que mon honorable ami le député de Norfolk (M. Charlton) dans son discours sur la guerre, aurait pu parler de l'extravagance de la nature humaine au temps présent, qui coûte presque aussi cher que les armements excessifs. Je dis que mon honorable ami aurait pu se débarrasser d'une partie considérable de ces $35,000,000 qu'il nous reproche de percevoir, si la marine Laurier était devenue un fait établi. Heureusement elle ne l'a pas été.

Je crois qu'il n'a critiqué qu'un autre ministère, celui de la Milice. J'ai été accusé de faire un discours guerrier dans cette Chambre durant la présente session. Je ne veux pas qu'on me comprenne mal; je suis un homme de paix; mais je crois que nous devons être prêts pour la guerre. Je crois que toute cité chrétienne devrait pouvoir se passer de police, mais j'ai encore à découvrir une cité dans le Dominon du Canada qui ait pu congédier sa police, et se fier à l'honnêteté, à l'intégrité et à la charité chrétienne de ses citoyens pour édicter et mettre en vigueur des lois qui soient dans le meilleur intérêt de la communauté. S'il est vrai qu'un pareil état de choses soit possible dans la plus chrétienne cité dans ce pays ou dans n'importe quel autre, vous ne pouvez pas nier le fait qu'il nous faut avoir une défense militaire et navale dans ce pays. Mon honorable ami a critiqué la dépense de $10,000,000 pour le ministère de la Milice. Je ne suis pas responsable pour le ministère de la Milice; il est bien capable de se tirer d'affaires. C'est un homme de combat. Je ne le suis pas. Je ne crois pas que $10,000,000 pour la milice soit trop pour cette raison: la milice aujourd'hui compte moins de 100,000 hommes, presque tous des volontaires, qui sont très peu payés pour les quelques jours d'exercices qu'ils font chaque année, et qui, à grands sacrifices personnels, se rendent de semaines en semaines aux salles d'armes, font l'exercice le soir, en sacrifiant leurs plaisirs personnels afin de servir le pays. Lorsqu'ils vont au camp, ils reçoivent environ 50 cents par jour. Assurément, personne ne se plaindra que c'est excessif.

Ces hommes, qui sont dans les rangs de la milice canadienne et qui se sacrifient pour placer leurs services à la disposition de leur pays pour une simple bagatelle, devraient être appuyés avec la meilleure bonne volonté. Les honorables membres de la gauche peuvent dire: Oh! on n'en aura jamais besoin; tout sera paisible. Si vous avez lu les journaux de ces jours derniers, vous verrez qu'on pourrait en avoir besoin bientôt.

M. LEMIEUX: L'Allemagne.

M COCKSHUTT: Je vois que mon honorable ami qui est allé au Japon connaît la vérité de ce que je dis. Les Etats-Unis sont très agités à propos de la question japonaise. Mon honorable ami a réglé cette question haut la main sans recourir aux armes.

La prochaine fois qu'il sera envoyé en mission de même genre, il pourrait être obligé de se faire appuyer par quelques forces. Supposons que les Etats-Unis et le Japon se fassent la guerre l'an prochain. Qu'arriverait-il? Le Canada doit rester neutre ou être entraîné dans le conflit d'un côté ou de l'autre. Que signifie "neutre"? Cela signifie que toute notre frontière depuis Vancouver jusqu'à Halifax devra être gardée. Qui fera cela? Nous n'avons personne sur qui compter pour ce service, excepté notre milice pour surveiller ces 4,000 milles de frontières. Si vous permettez à des armes, à des munitions et à des hommes de traverser cette frontière pour aller se battre pour les Etats-Unis contre le Japon, vous violez le droit des gens; vous devenez une partie belligérante et vous vous exposez à être attaqués. Je crois que mon honorable ami d'Halifax, qui paraît très à son aise et prospère lui-même, a mauvaise grâce de trouver à redire contre cette dépense pour la milice. Mon honorable ami a critiqué deux ministères, celui des Travaux publics et celui de la Milice. Je crois les avoir justifié tous les deux. Les gens qui pensent au Canada conviendront avec moi, que nous, comme peuple, sommes le plus paisible de la terre aujourd'hui, comme l'a dit il y a quelques jours l'honorable député de Norfolk. La faible dépense militaire, qui n'est que d'un peu plus d'un dollar par tête de la population, ne peut certainement pas être appelée excessive. Si tel est le cas, je crois que la Chambre votera les deux crédits demandés par le ministre des Travaux publics et par le ministère de la Milice.

J'ai démontré que le ministère des Douanes percevait les revenus nécessaires. La division de l'accise nous rapporte aussi un très ferme revenu, ainsi que les Postes. Par conséquent, grâce à tous ces revenus publics nous trouvons nos coffres très bien remplis, et nous avons un bon excédent de $55,000,000 pour le présent exercice, après avoir réduit la dette publique de $23,000,000 en une seule année. Assurément, cela devrait satisfaire les honorables membres de la gauche.

L'état financier qu'a exposé l'honorable ministre des Finances doit se recommander de lui-même à tout homme bien pensant au Canada. C'est l'état financier le plus important qui ait été fait au Canada. Il indique au pays le résultat de notre inventaire; il dit au pays ce que nous avons reçu et ce que nous avons dépensé; il indique les sources d'où proviennent nos revenus et le chemin qu'ont pris nos dépenses, et il indique le solde annuel, crédit ou débit, tel qu'il peut être à la fin de l'exercice financier.

Personne autre n'excelle, autant que le ministre des Finances, à faire ces sortes d'énoncés. Et il nous a soumis un état de nos finances qui doit être satisfaisant et rassurant pour tous les hommes d'affaires qui le lisent.

Il y a dans cet aperçu une certaine chose —je parle ici pour moi-même et je désire être bien compris—que je ne puis pas voir sans inquiétude. J'étais à ce sujet dans le même état d'esprit quand je faisais partie de l'opposition, et je désire être conséquent avec moi-même. Je veux parler du chiffre de nos importations et exportations annuelles. Je ne saurais, monsieur l'Orateur, voir sans inquiétude une politique en vertu de laquelle nos importations représentent près du double de nos exportations. Suivant moi, c'est là un état de choses qui ne saurait continuer indéfiniment. Bien que le ministre des Finances nous ait donné quelques très bonnes explications, et que je sois prêt à donner à ces explications tout le poids qu'elles méritent, je dois dire que tout cela n'a pas réussi à me convaincre entièrement, et je ne vois pas non plus que tout cela puisse indiquer que nous sommes en bonne situation relativement à des pays qui sont dans les mêmes conditions que nous. Il n'est pas, suivant moi, très rassurant de savoir que nous importons pour près de $692,000,000 et que nous n'exportons que pour $393,000,000. C'est là le seul nuage que je vois à notre horizon, et il faudra, je crois, avant longtemps aviser à le faire disparaître dans une grande mesure. Je ne vois pas comment nous pouvons continuer, sans créer une situation financière très difficile, à donner en argent $250,000,000 à $300,000,000 en règlement de notre balance de commerce. En effet, après avoir envoyé tous les produits de nos terres, de nos mines, de nos forêts, de nos pêcheries et de nos fabriques dont nous pouvons nous dispenser, il nous faut ensuite mettre la main au gousset et payer en argent 250 à 300 millions pour régler le compte de l'année. Nous recevons au Canada tous les ans près de 300,000 immigrants. L'argument du ministre des Finances—et cet argument a certainement du poids—est que ces nouveaux arrivés apportent avec eux presque autant d'argent qu'il en faut pour représenter cette balance de commerce. Il est possible que cela soit; je n'ai pas les chiffres par devers moi, et je ne suis pas prêt à contester ceux que nous donne le ministre des Finances. Cependant, d'un autre côté, j'ai peine à croire qu'il en soit ainsi. D'autres pays situés comme le Canada sont, suivant moi, en meilleure posture que nous sous ce rapport. Je désire particulièrement attirer l'attention sur trois de nos principaux concurrents sur les marchés du monde, dont l'un est l'Argentine et les deux autres appartiennent à l'empire britannique. Je n'ai pas les chiffres les plus récents des exportations par tête, mais je crois que je puis les citer de mémoire pour l'année 1909, ce qui est suffisamment près de nous pour les fins de mon exposé en cette Chambre. En 1909, le Canada a exporté pour un peu plus de $40 par tête de population.

L'Australie, pays situé pour ainsi dire dans les mêmes conditions que nous sous ce rapport, bien qu'il soit moitié moins grand que le Canada et qu'il ne reçoive qu'environ la moitié du chiffre de nos immigrants, produit suffisamment pour exporter environ $90 par tête de population. Et la Nouvelle-Zélande, qui tient la tête de tout l'univers, a exporté environ $105 pour chaque homme, femme et enfant de ces îles. Peut-on invoquer quelque chose, en ce qui concerne le Canada comme nouveau pays, qui ne puisse également être invoqué pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande? Si on le peut, j'aimerais bien savoir en quoi cela consiste. A venir jusqu'à présent, je n'en ai pas entendu parler. J'ai visité l'Australie il y a quelques années, et j'ai recueilli alors ces chiffres et j'ai vu la production. Je ne vois pas pourquoi au Canada, où nous sommes tout aussi industrieux et intelligents, et où nous avons tout ce qu'il faut pour produire autant par homme, je ne vois pas, dis-je, pourquoi nous aurions seulement $40 d'exportation par tête, alors que l'Australie a eu près de $90, soit le double de nous, et la Nouvelle-Zélande environ deux fois et demi autant que nous. Et ce qui s'applique à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande s'applique aussi à l'Argentine. Il ne faut pas oublier, non plus, que les Etats-Unis n'ont pu réussir à équilibrer leur budget qu'après en être arrivés à un excédent considérable d'exportations sur les importations. Par conséquent, il n'y a rien suivant moi qui explique suffisamment l'écart dans nos chiffres de commerce; et je recommande au ministre des Finances d'exercer une autre année plus de vigilance afin de voir s'il ne pourrait pas arriver à nous donner quelque explication ou nous indiquer quelque chose qui remédierait. . .

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi ne pas demander au ministre des Finances de faire disparaître tout cela et en finir une bonne fois avec cette question?

M. COCKSHUTT: Cela ne serait peut-être pas possible, pour la raison que le ministre des Finances a donnée, c'est-à-dire que les immigrants qui nous arrivent en nombre si considérable apportent avec eux des effets qui figurent parmi nos importations. Cela entre en compte pour une bonne part, mais ne suffit pas à me convaincre que nous produisons autant que nous devrions produire. Quelle que soit la décision à laquelle on en arrive pour établir

à l'avenir les grandes lignes de la politique du Canada, j'ai l'espoir que nous nous efforcerons toujours d'équilibrer les totaux de nos importations et de nos exportations. Evidemment, le total se lit très bien, quand on ne l'analyse pas; pensez donc, un commerce étranger de $1,085,000,000 durant l'année dernière.

Voilà que je parle depuis près d'une heure, temps auquel je désirerais borner mes remarques, bien qu'il y ait encore beaucoup de chose dont j'aurais voulu parler. Mais je crois qu'il me faut avoir la franchise de traiter une question qui m'a été imposée non seulement par ces messieurs de la gauche mais quelquefois aussi par mes propres amis, qui m'ont demandé de dire quelques mots au sujet de la branche particulière d'industrie dans laquelle je suis supposé être le plus spécialement intéressé. Je dois dire franchement que, pour ma part, je ne demanderais à personne au Canada de supporter le fardeau de quelques taxes sous forme de droits de douane à mon avantage et profit. Et tandis que j'y suis je dois dire, comme fabricant, qu'en réalité je n'ai jamais fait une affaire de l'industrie, comme tous ceux qui me connaissent le savent bien. J'ai été élevé comme marchand, et durant la plus grande partie de ma carrière commerciale je me suis occupé d'échange de marchandises. C'est pourquoi je crois connaître quelque chose en matière de tarif, car durant nombre d'années j'ai fait moi-même mes déclarations en douane et je crois avoir appris comment bon nombre de choses se passent au ministère des Douanes.

J'ai ici quelques chiffres, et j'espère bien ne pas ennuyer la Chambre en faisant figurer ces chiffres là où ils peuvent être lus par le public. Plusieurs de mes amis et bon nombre aussi de ces messieurs de la gauche m'ont demandé si l'industrie des instruments aratoires n'était pas en de telles conditions qu'elle pût faire face à un abaissement considérable, ou même, ainsi qu'on a été jusqu'à dire, à figurer sous l'entête des articles admis en franchise. J'ai obtenu du ministère des Douanes un relevé montrant la valeur des importations d'instruments agricoles au Canada durant les années 1909, 1910, 1911, 1912 et 1913 respectivement, et ces chiffres sont les suivants:

	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.
	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.	Valeur.
	$	$	$	$	$
Batteuses mécaniques à séparateurs	362,083	629,799	741,360	1,404,455	2,176,077
Machines à vapeur portatives avec chaudières, et locomobiles de ferme	794,854	1,817,209	3,636,392	6,063,960	7,369,219
Faucheuses	61,599	62,978	52,999	79,539	76,662
Moissonneuses	17,009	8,350	60,677	75,455	68,599
Moissonneuses—lieuses automatiques	129,775	166,013	115,794	264,890	215,129
Charrues	462,184	953,716	1,993,214	1,352,323	1,317,243
Semoirs	123,542	218,599	355,821	349,499	282,478
Herses	61,220	114,586	229,911	143,546	176,853
Tous autres instruments agricoles et leurs accessoires	755,491	1,126,111	1,707,729	1,962,427	2,254,520
Totaux	2,767,763	5,097,361	8,891,097	11,696,094	13,936,781

On voit donc qu'en cinq ans l'importation des instruments et des machines agricoles est passée de 3 millions à près de 14 millons de dollars, et qu'elle est maintenant quatre ou cinq fois aussi considérable qu'il y a quelques années. Cela, je crois, indique à la Chambre que le tarif n'est pas trop élevé et que l'importation d'instruments agricoles a été très considérable pour un pays comme le Canada, où cette industrie est déjà très développée. Je n'hésite nullement à dire qu'aucun pays du monde ne paie aujourd'hui meilleur marché que le Canada pour ses instruments agriçoles, à l'exception peut-être des Etats-Unis. La qualité des produits sortant des fabriques canadiennes ne laisse rien à désirer, et le fait que ces machines ont pu entrer en concurrence sur les marchés de l'univers avec celles de tous les autres pays démontre suffisamment que nos fabricants ne redoutent rien sous le rapport de la qualité et des prix. On me demande si nous ne pourrions pas abaisser les droits sur ces machines, afin que le cultivateur puisse payer encore meilleur marché. Je crois que cette réduction peut se faire à certaines conditions, mais si ce pays inaugure l'ère des

conditions que je vais énumérer, je crois qu'il agira fort imprudemment. Si l'on abaisse considérablement les droits sur les instruments agricoles, droits qui sont maintenant de 15 à 20 pour 100, il s'ensuivra qu'on portera probablement atteinte par là même à une cinquantaine ou une centaine d'intérêts secondaires qui produisent la matière brute entrant dans la confection des instruments agricoles sortant de nos fabriques. Vous ne pourrez certainement pas abaisser les droits sur ces machines sans abaisser aussi les droits sur la matière brute entrant dans la fabrication de ces machines.

M. MACLEAN: Est-ce que les fabricants n'obtiennent pas un rabais de 99 pour 100?

M. COCKSHUTT: Seulement pour les moissonneuses et les faucheuses. Ils reçoivent, à l'exportation, un remboursement de 99 pour 100 des droits payés, 1 pour 100 étant retenu pour perception et redistribution; mais il n'y a que pour les moissonneuses et les faucheuses que des concessions sont faites, en ce qui concerne la matière brute entrant dans leur fabrication. Ces concessions ont été faites parce que les droits avaient été réduits de quelque chose comme 2½ pour 100, il y a quelques années, par le Gouvernement dont mon honorable ami était alors l'adhérent. Ainsi donc, je crois qu'il ne serait possible d'abaisser les droits sur les instruments agricoles que si les parties accessoires entrant dans la fabrication de ces instruments étaient soumises aux mêmes concessions.

Ces parties accessoires comprennent le fer et l'acier, les boulons, les vis, les barres, les angles, les couleurs, les vernis, et tout ce qui entre dans la fabrication de ces sortes de produits. Par conséquent, si la réduction était effectuée, au lieu de ne faire souffrir que quelques fabricants de machines agricoles, vous vous trouveriez porter atteinte à quarante, cinquante ou cent industries diverses qui fabriquent les divers matériaux entrant dans la construction de ces machines. Selon moi, les droits élevés ne causent aucun préjudice aux cultivateurs. Les machines agricoles se vendent, au Canada, à aussi bon marché qu'en aucun pays du monde, à l'exception des Etats-Unis. On a dit que nos propres instruments agricoles se vendaient à meilleur marché en Angleterre que chez nous, mais je puis citer des chiffres démontrant que cela est faux.

M. MACLEAN: Pourquoi la production coûte-t-elle moins cher aux Etats-Unis qu'au Canada ?

M. COCKSHUTT: Là où le Canada a un million de dollars engagés dans cette industrie, les Etats-Unis en auront probablement quinze ou vingt. La compagnie International Harvester a probablement plus de capitaux engagés dans cette industrie que tous les fabricants du Dominion. La production de cette compagnie est énorme. Chacun sait qu'il est nécessaire de fabriquer en grande quantité, si l'on veut avoir de bons produits au plus bas prix possible. C'est pourquoi tous les petits fabricants ont dû finir par céder la place et disparaître. On me dira peut-être que les fabricants font trop d'argent, mais il n'en reste pas moins acquis que tous les petits fabricants ont dû abandonner la lutte par suite de l'intensité de la concurrence domestique. Il y a une trentaine d'années, dans la province d'Ontario seulement, on fabriquait vingt-cinq différentes sortes de lieuses et moisonneuses. Combien y en a-t-il aujourd'hui? Trois. Qu'est devenu le reste? Ces petits industriels n'ont pas pu résister à la concurrence intense s'acharnant contre eux, et ils n'ont pas pu non plus tenir tête à la production considérable de quelques gros fabricants qui, grâce à leurs capitaux, pouvaient fabriquer mille machines dans le même temps que le petit industriel n'en pouvait fabriquer que dix. Je ne me fais ici l'interprête d'aucun fabricant pris isolément, mais je crois devoir affirmer que si chaque branche d'industrie au Canada était aussi bien dirigée et fabriquait à aussi bon marché que l'industrie des machines agricoles, il n'y aurait pas beaucoup de raison de se plaindre. Je dis cela, sachant que je puis le prouver par les faits.

Bien que ces messieurs de la gauche puissent croire que nous soyons des misérables au cœur bien dur quand nous poursuivons ceux qui ne nous paient pas, je vais dire comment il se fait que nos produits ne peuvent pas encore être vendus meilleur marché par des Canadiens. Les conditions de crédit sont hors de toute proportion de ce qu'elles devraient être, et dépassent probablement ce qui se voit en presque tous les autres pays. Un délai de six mois est considéré très court. Les machines agricoles se vendent à des crédits allant de six mois à deux ans, et cette année les rentrées n'ont été encore que de 40 p. 100. Et cependant on ira jusqu'à dire que nous avons le cœur mal placé quand nous demandons de temps à autre des règlements de comptes.

M. NESBITT: Mon honorable ami nous dit que les conditions sont de six mois à deux ans. Mais, après six mois, les fabricants exigent de l'intérêt, n'est-ce pas?

M. COCKSHUTT: Cela dépend des arrangements. Si mon honorable ami veut parler de celui qui achète à six mois de crédit, le prix exact est indiqué au moment de l'achat. Un bon nombre paient en deux, trois ou quatre versements, échelonnés sur une période allant de six mois à deux ans. Evidemment, alors, l'intérêt est

exigé au bout de six mois, mais il y a aussi un prix comptant. Celui qui paie comptant obtient une remise considérable.

M. NESBITT: Combien est-ce?

M. COCKSHUTT: De 5 à 10 p. 100 en moyenne, et quand il s'agit d'une commande considérable, comme celle par exemple de ces cultivateurs de l'Ouest, qui achètent en grande quantité, la remise est encore bien plus forte.

M. NESBITT: Il m'est impossible, pour ma part, d'obtenir plus que 6 p. 100 par année. C'est-à-dire que je puis acheter une lieuse datée du mois d'octobre, et payer cette machine à quelque date que ce soit en octobre. Mais si je paie comptant, j'obtiens une remise de 6 p. 100 par année.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami nous parle là d'une chose dont il a fait l'expérience personnelle, et il m'est impossible de dire s'il fait erreur ou non. Ce dont je veux parler, c'est de nos affaires avec l'Ouest.

M. NESBITT: Je parle d'après mon expérience personnelle, et d'après mon expérience avec la Massey Harris Co.

M. COCKSHUTT: J'ignore à quelles conditions la Massey Harris Co. fait ses affaires, et par conséquent je ne saurais dire ce que cette compagnie alloue. Mais, en chiffres ronds, je crois pouvoir dire qu'un escompte de 5 à 10 p. 100 peut être obtenu de tout fabricant de machines agricoles par celui qui désire payer comptant.

M. NESBITT: C'est tout ce que j'ai pu avoir. J'ai offert de payer comptant, et le seul escompte que j'ai pu obtenir a été de 6 p. 100 par année, et cela n'a pas été suffisant pour m'engager à payer comptant vu qu'il me fallait payer ce taux pour me procurer l'argent.

M. COCKSHUTT: Une autre raison pour laquelle les instruments aratoires sont plus chers qu'ils ne devraient l'être au gré de nos honorables amis, est le prix élevé du transport. Si mes honorables amis savaient ce qu'il en coûte pour transporter ces articles d'ici à l'Ouest et pour distribuer dans les divers centres d'affaires, ils verraient qu'une grande partie du coût des machines provient des frais de transport. J'ai sous la main quelques-uns des prix exigés pour le transport d'une moisonneuse de Toronto à certains endroits. Ils sont comme suit:

Carberry, Manitoba	$12 42
Regina	14 17
Saskatoon	16 29
Red-Deer	20 53

Le transport des mêmes machines de Toronto à Liverpool serait de $7.16, la moitié seulement du transport à Régina. Pour Londres, le prix serait de $9.59; au Havre, $8.92; à Hambourg, $9.75; à Odessa, $12.84; à Buenos-Ayres, $12.83, et à Melbourne, $10. De sorte qu'il en coûte presque le double pour livrer une machine à Red-Deer de ce qu'il en coûterait pour livrer la même machine à Melbourne, la partie du globe la plus éloignée du Canada. Il y a là une raison pour laquelle les instruments aratoires ne sont pas à aussi bas prix qu'on le désirerait. Parlant en mon propre nom et en faveur de mes propres intérêts, je n'hésiterais pas à affirmer que si nous avions toute notre matière première moyennant un droit également réduit, soit l'absence de droits ou un droit proportionné au montant de la réduction sur les instruments aratoires, nous pourrions, il n'y a là-dessus aucun doute, réduire les droits sur les instruments aratoires; mais il faudrait pour cela déplacer probablement cent mille hommes dans le Dominion du Canada dans toutes ces usines d'instruments aratoires et les industries qui leur sont tributaires et leur fournissent la matière première. A mon avis, ce serait payer trop cher le faible avantage qu'on en retirerait, car, après tout, les instruments aratoires se vendent, comme je l'ai dit, à aussi bas prix ici que dans tout autre pays du monde, à l'exception des Etats-Unis, et dans ce dernier cas, une grande partie de la différence provient des plus grandes facilités de transport et nous n'y pouvons rien.

Autant que je puis voir, les perspectives financières du Canada sont maintenant très rassurantes. Si nous examinions la situation de l'agriculteur, de l'ouvrier, du marchand de bois, du mineur, toutes les avenues qui alimentent notre commerce me semblent florissantes et en présence du fait que le bill de réciprocité dont mon honorable ami vient de parler, n'a pas été accepté, je crois que lui-même, en voyant la prospérité de notre propre pays et les prix élevés que nous a cités l'honorable député de Maisonneuve, admettre que nous avons bien fait de ne pas accepter cette politique lorsque l'occasion nous en a été offerte.

Je dirai en terminant que les journaux parlent beaucoup de la position actuelle des Etats-Unis, de leur tarif et des propositions du président Wilson maintenant devant la Chambre. On nous dit que les Etats-Unis vont adopter une espèce de libre-échange. Mais cela ne s'applique qu'à très peu d'item, et je suis d'avis que lorsque le programme du libre-échange sera adopté, on constatera que la moyenne des droits est plus élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui au Canada, où nous n'avons pas de programme libre-échangiste. Ils ont beaucoup de chemin à faire avant d'atteindre notre niveau Leur tarif moyen sur les articles assujétis à des droits est d'environ 45 p. 100, et cependant ils peu-

vent fabriquer un grand nombre de produits, dans des conditions qui leur permettent de lutter contre le monde entier. Ils fabriquent certains produits mieux que toute autre nation de l'univers, et de fait, pour certains produits, ils réussissent mieux avec le libre-échange que toute autre nation au monde. Cependant, avec leur tarif de 45 p. 100 ils ont beaucoup à faire avant de le mettre aussi bas que notre tarif. Ne crions pas trop fort avant qu'ils soient à l'œuvre. Ne soyons pas trop sûrs que la proposition soumise au Sénat des Etats-Unis par le président Wilson sera adoptée. Elle a encore beaucoup d'obstacles à franchir. On constatera, je crois, que ces propositions ne seront pas adoptées aussi facilement qu'on le croit généralement. Il y aura aux Etats-Unis un formidable soulèvement, et les conditions du commerce seront dans le désarroi si ce programme est mis en vigueur. Wilson ne représente que environ 40 p. 100 des électeurs des Etats-Unis, et les autres 60 p. 100 ont voté pour Taft ou pour Roosevelt, qui étaient, l'un et l'autre, en faveur d'un tarif plus élevé que celui qui est proposé par Wilson. Il n'a pas avec lui la moitié du peuple des Etats-Unis pour appuyer sa proposition, et s'il est sage il s'abstiendra de précipiter les choses.

Le coût de la subsistance ne sera pas notablement réduit, même s'il réussit à faire adopter sa mesure, mais il réussira peut-être à faire du tort aux ouvriers et à amener la réduction des salaires. C'est une affaire sérieuse. Il est facile de dire que les choses devraient être mieux qu'elles ne le sont. Nous sommes trop ambitieux pour nous contenter de conditions qui sont bonnes et je dis qu'au Canada, à l'heure qu'il est la condition de l'ouvrier, du cultivateur est probablement aussi bonne qu'elle l'est dans tout autre pays, au monde. Pourquoi dis-je cela? Parceque, de tous les pays, de toutes les mers, poussés par tous les vents, les immigrants nous arrivent au Canada, à tel point qu'aujourd'hui nous parlons environ cent langues différentes dans le Dominion. Nous offrons un foyer aux gens de toutes les nations de l'univers. Pourquoi en est-il ainsi? C'est parce que l'on reconnaît que les conditions de la vie au Canada sont des meilleures, et les immigrants y affluent d'un grand nombre de pays, y compris les Etats-Unis. Cela n'arriverait pas si les conditions qui existent au Canada n'étaient pas avantageuses.

Il y a là pour moi une preuve que nous agirions sagement en suivant les sentiers battus, sans nous laisser emporter par des idées subversives, ni séduire par des panacées, des novateurs. Il est beaucoup plus facile de remuer l'ordre établi que de remplacer les conditions actuelles par des conditions meilleures. L'examen des statistiques du commerce et de l'exposé budgétaire de mon honorable ami le ministre des Finances convaincra tout homme qui les lira avec le désir de les comprendre, avec le désir de voir les choses telles qu'elles sont, et telles qu'elles peuvent être comparées aux conditions qui existent dans tous les autres pays du monde, que les conditions qui existent aujourd'hui en Canada sont sans égales ou du moins sont supérieures. Cet état de choses a été produit à force de travail et de réflexion de la part de ceux qui nous ont devancés; grâce à un immense effort de la part de nos ancêtres qui sont venus ici se tailler un foyer dans la province d'Ontario, dans des conditions peut-être plus difficiles que celles dans lesquelles se trouvent aujourd'hui ceux qui habitent nos régions les plus reculées de l'ouest ou du nord. Il y a encore dans la province d'Ontario des hommes qui peuvent se rappeler les luttes qu'ont dû entreprendre nos devanciers dans les plus anciens comtés de cette province—lorsqu'il fallait transporter le blé et les produits de la ferme à 75 milles de distance au point d'expédition. Les prix que l'on obtient aujourd'hui dans l'Ouest sont très élevés comparativement aux prix que nos pères obtenaient dans Ontario, il y a cinquante ou soixante-quinze ans.

Nous avons vu de grands changements; nous avons vu le cultivateur prendre son essor, se développer et nous le voyons aujourd'hui jouir de l'aisance, se promener dans un carrosse ou même une automobile qui lui appartient et donner au monde la preuve qu'il est un homme indépendant, un homme qui a de l'argent et des loisirs, et qui mène une vie facile et prospère. Telle est la condition qui existe aujourd'hui, et si nous suivons une politique saine et sage, si nous ne nous en laissons pas imposer au moyen de panacées offertes par ceux qui croient que toute innovation vaut mieux qu'une doctrine qui est à l'épreuve depuis vingt-cinq ou trente ans, doctrine dont l'excellence est indéniable, nous continuerons à attirer des autres pays une immigration des plus saines et un montant considérable de capitaux, et nous transférerons au Canada une partie des races fortes et robustes qui se trouvent dans tous les pays policés et même peut-être chez les peuples non policés de l'univers.

Quelle est la condition du Canada aujourd'hui? Nous attirons chaque année des Etats-Unis 150,000 de leurs citoyens, dont la plupart s'établissent comme cultivateurs dans l'Ouest. Quelques-uns viennent dans Ontario et dans Québec pour s'y livrer à l'industrie manufacturière, apportant avec eux leur outillage et leurs capitaux. Il y a aujourd'hui $300,000,000 de capitaux américains placés dans l'industrie manufacturière au Canada. Encore l'année dernière l'American Steel Company proposait de dé-

penser $20,000,000 pour l'érection d'une aciérie sur les bords de la rivière Détroit. J'ignore si cette entreprise va être immédiatement lancée mais je le crois. Voyez les $20.000,000 de capital américain placé dans la ville de Hamilton et ses environs, et vous verrez jusqu'à quel point l'esprit d'entreprise américain a été transplanté dans cette ville. Nous pourrions parcourir tout le Canada et constater que les conditions du pays sont de nature à tenter les hommes de tous les climats, que nous les attirons ici en leur offrant des conditions qui leur permettent de devenir des citoyens heureux et prospères. Que vous examiniez la ferme, la manufacture ou la mine, vous trouverez en Canada un esprit d'entreprise, une récompense pour le travail, une prospérité, une civilisation et un esprit chrétien qui égalent ceux de tout autre pays au monde.

Pourquoi dérangerions-nous ces conditions? Pourquoi serions-nous mécontents de conditions qui sont bonnes et d'un passé qui s'est justifié? Assurément, ces conditions ne devraient pas être bouleversées et j'espère qu'il n'y aura pas de mouvement pour mettre fin à des conditions qui sont saines, justes et bonnes et qui ont donné les meilleurs résultats qui aient jamais été constatés en Canada.

(Sur motion de M. Carvell la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES CAISSES D'EPARGNE DE QUEBEC.

Sur motion de l'honorable T. W. White (ministre des Finances) le bill n° 212, concernant certaines banques d'épargnes dans la province de Québec, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Ce bill a pour but de prolonger durant une période de dix ans les chartes de la banque d'épargne de la ville et du district de Montréal et de la Caisse d'économie de Notre-Dame de Québec. Le capital-actions de la banque d'épargne de la ville et du district est de $2,000,000, dont $1,000,000 est payé. Le capital-actions de la Caisse d'économie de Notre-Dame de Québec est de $1,000,000, dont $250,000 sont payés; le passif total de la Banque d'épargne de la ville et du district est de $30,000,000, et celui de la Caisse d'économie, de $10,000,000. L'actif total de la Banque d'épargne de la ville et du district est de $32,000,000, et l'actif total de la Caisse d'économie est de $12,000,000.

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi ces établissements ne relèvent-ils pas de la loi des banques?

M. WHITE: Elles n'ont pas les mêmes pouvoirs que les banques autorisées, mais leurs chartes expirent le même jour. Elles n'ont pas le droit d'émettre des billets et ne font pas d'affaires d'escompte. Elles font des placements sur obligation et autres valeurs.

M. NESBITT: Ce bill est-il basé sur la loi des banques?

M. WHITE: Oui, et c'est pourquoi j'ai retardé de le déposer avant de voir quelle attitude la Chambre prendrait au sujet de la loi des banques. Les dispositions relatives à l'épuration sont très analogues.

M. MACLEAN: Je suppose que ce bill a été étudié avec beaucoup de soin?

M. WHITE: Oui. L'article 29 est un nouvel article, mais c'est absolument le même que celui de la loi des banques. Le comité remarquera qu'il y a une restriction au sujet de l'acquisition des biens-fonds, en dehors du montant requis pour l'usage et le logement de la banque.

M. GRAHAM: Je suppose qu'on observera cela comme les banquiers observent la loi des banques.

M. WHITE: En tant qu'il s'agit de l'article, il est absolu et je ne crois pas qu'il puisse être rendu plus explicite. L'article 34 leur permet de faire des placements sur des obligations d'écoles ou des bons du Dominion du Canada. Autrefois, cela était limité à la province de Québec. Elles ont demandé des pouvoirs plus étendus et j'ai cru qu'on pourrait les leur accorder.

Sur l'article 48 (nomination des apurateurs par les actionnaires).

M WHITE: Je crois devoir donner une explication au sujet de cet article. Bon nombre de députés se rappelleront que la loi des banques pourvoit à la vérification des comptes par des apurateurs du dehors; les apurateurs doivent être nommés par les actionnaires, mais d'après une liste choisie au scrutin par les gérants généraux des banques autorisées. Ces deux banques d'épargnes ne relèvent pas de la loi des banques et n'ont aucun rapport avec l'association des banquiers canadiens. En conséquence, nous n'avons pas inséré de dispositif à l'effet que les gérants généraux des banques choisiront les apurateurs parmi lesquel les actionnaires feront les nominations. Il y a cette distinction entre les deux classes de banque; les banques autorisées sont des banques commerciales, des banques d'escompte; ces deux banques sont des banques d'épargne, analogues aux compagnies de garantie de la province d'Ontario. Mon honorable ami de Renfew-sud (M Graham) connaît leur mode d'opération et de vérification. Les dispo-

sitions relatives à l'apuration sont ici virtuellement les mêmes que celles qui figuraient dans l'acte des banques lorsque je l'ai présenté à la Chambre, sous la qualification des apurateurs subséquemment prévue par le comité. On a inséré ici un article analogue à l'article contenu dans la loi des banques:

Après la nomination d'un ou plusieurs apurateurs en vertu du paragraphe 1er du présent article, des actionnaires, dont le total payé de leur capital-actions est égal à au moins le tiers du capital-actions payé de la banque, qui, par écrit, sous leurs signatures respectives, allèguent qu'ils sont mécontents de la nomination ainsi faite, peuvent, dans et par le même écrit, demander au ministre de faire remplacer la ou les personnes ainsi nommées, et le ministre peut, après avoir fait l'enquête qu'il jugera nécessaire, choisir un ou plusieurs apurateurs nommés à l'assemblée annuelle, et les apurateurs ainsi nommés cesseront là et alors d'être les apurateurs de la banque, et les apurateurs ainsi choisis seront les apurateurs de la banque jusqu'à l'assemblée annuelle suivante.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 49 (examen par l'apurateur nommé par le ministère).

M. GRAHAM: Je suppose que cela concorde avec l'article 48.

M. WHITE: C'est le même article que celui qui figure dans la loi des banques, et voici ce qu'il comporte en substance: le ministre peut en tout temps exiger que l'apurateur nommé par les actionnaires ou tout autre apurateur qu'il pourra choisir fasse une enquête sur les affaires de la banque. J'ai expliqué, l'autre jour, lorsque l'acte des banques était à l'étude, que si le ministre des Finances est informé de quelques irrégularités, il n'a maintenant aucun pouvoir de faire une enquête, et les dispositions de la nouvelle loi des banques, ainsi que le présent acte, lui donnent ce pouvoir.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU PLOMB.

Sur motion de l'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances), le bill (n° 213) concernant le paiement de primes à l'extraction du plomb contenu dans les minerais plombifères extraits des mines du Canada, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

Sur l'article 2, paragraphe 2 (primes sur le plomb affiné au Canada; montant limité).

M. WHITE (Leeds).

M. NESBITT: Est-ce que cela comprend tout ce qui a déjà été payé?

M. WHITE: Si l'honorable député veut bien jeter un coup d'œil sur le préambule, il constatera qu'il y a environ $600,000 qui n'ont pas été dépensées. Il constatera aussi que d'après ce paragraphe 2 de l'article 2:

Le total payable à titre de primes en vertu des dispositions du chapitre 31 des Statuts de 1903, chapitre 43 des Statuts de 1908 (tel que modifié par le chapitre 37 des Statuts de 1910) et de cet acte, ne doit pas excéder deux millions quatre cent cinquante mille piastres.

Cela comprend toute la législation se rapportant à ce sujet. Mon honorable ami était absent quand j'ai expliqué qu'on avait d'abord mis de côté $2,500,000, dont il fut retranché $50,000 par suite de l'enquête relative à l'industrie du zinc. Sur les $2,450,000 qui restaient, on dépensa $1,800,000 en primes; de sorte qu'il reste, comme je l'ai dit, environ $600,000, qui serviront à payer des primes, s'il y a lieu, pendant la période de cinq ans prévue par ce bill. Le montant a être payé au cours d'une année ne doit pas excéder $250,000. L'année dernière on a payé $60,000. Aux prix où en est le plomb actuellement, il n'y a aucune prime à payer.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

La séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Jeudi, 22 mai 1913.

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

PENSIONS POUR LES VIEILLARDS.

M. BURNHAM propose que le 3e rapport du comité spécial nommé pour étudier la question d'un système de pensions pour les vieillards du Canada soit adopté.

M. BORDEN: Quelles sont les conclusions du rapport?

M. BURNHAM: Le comité présente le rapport de ses recherches, les témoignages entendus, et les lettres envoyées par le secrétaire, et il recommande que ces documents soient placés dans les archives de la manière ordinaire et imprimés.

M. JAMESON: Comme le comité a entendu un grand nombre de dépositions pendant la présente session et les sessions précédentes, je crois qu'il serait bon que les conclusions à laquelle il est arrivé devraient être insérées au hansard.

M. l'ORATEUR: Mon attention a été appelée sur ce rapport, et je crois que son adoption dans le moment serait irrégulière. Il nécessiterait des travaux d'impression considérables, ce qui ne peut être fait qu'après que le rapport aura été soumis au comité des impressions, et ce serait enfreindre le règlement que de l'adopter avant cela. Je dirai aussi à l'honorable député de Digby (M. Jameson) que ce rapport n'étant qu'un rapport intérimaire et non pas le rapport final du comité, il ne serait guère régulier de discuter toute la question qui a été soumise au comité. Je crois donc qu'il serait prématuré de le discuter maintenant.

M. JAMESON: Ce n'est pas mon désir de contester votre décision, monsieur l'Orateur, mais j'ai discuté la question avec l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qui a beaucoup d'expérience parlementaire, et il est d'avis que la question pourrait être discutée maintenant. Cependant, si vous décidez le contraire, je me soumettrai, bien que je croie que la question devrait être discutée.

M. l'ORATEUR: Le règlement dit clairement qu'il est irrégulier de discuter une question qui a été soumise à un comité, avant que ce comité n'ait fait son rapport final.

M. JAMESON: Je regrette que vous croyiez que la discussion doit être remise, mais je me soumets à votre décision.

M. l'ORATEUR: Telle est ma décision. Le rapport doit rester en suspens ou être envoyé au comité des impressions.

M. JAMESON: Je demande respectueusement qu'il reste en suspens pour le moment.

(La motion reste en suspens.)

1re LECTURE

De quatre projets de loi:

Bill (n° 224), déposé par M. Turriff, concernant la Western Trust Company.

Bill (n° 225), déposé par M. Meighen, concernant la Great West Permanent Loan Company.

Bill (n° 226), déposé par M. Meighen, concernant la Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company.

Bill (n° 227), déposé par M. Macdonell, concernant la Western Canada Accident and Guarantee Company.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles une réponse verbale est donnée, sont indiquées par un astérisque.)

QUAI DE PASPEBIAC.

M. MARCIL demande:

1. A-t-on demandé au département des Travaux publics de prendre charge du quai appartenant à Robin, Jones et Whitman, à Pasbébiac, Québec?

2. Dans l'affirmative, une décision a-t-elle été prise à cet effet? Et à quelles conditions ledit quai sera-t-il ainsi cédé?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Non.

DOMMAGES CAUSES PAR LA RIVIERE NOUVELLE.

M. MARCIL demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque requête (et de qui) demandant un octroi afin de continuer les travaux entrepris pour protéger les fermes, chemins et ponts, contre les dommages causés par la rivière Nouvelle, dans le comté de Bonaventure?

2. S'il en est ainsi, le Gouvernement a-t-il pris quelque décision (et laquelle) à cet égard?

M. ROGERS: Oui, de la municipalité de Saint-Jean l'Evangéliste.

2. La question est à l'étude.

RENVOI.

M. MARCIL demande:

1. Siméon Chapados, gardien du quai du gouvernement à l'Anse aux Gascons, comté de Bonaventure, a-t-il été destitué? Pour quelles raisons?

2. Si des accusations ont été portées contre lui, quelle en est la nature?

3. En a-t-on donné connaissance à Chapados, et y a-t-il eu enquête?

4. Qui a dirigé l'enquête, s'il y en a eu une? S'il n'y a pas eu d'enquête, pour quelle raison?

5. Si Chapados a été destitué, qui l'a remplacé, qui a recommandé la nomination du remplaçant, et quel salaire reçoit ce dernier?

M. HAZEN:

1. Non. M. Chapados a donné lui-même sa démission.

2, 3 et 4. La réponse est dans celle qui précède.

5. M. S. A. Huard a été, sur la proposition du ministre de la Marine, nommé à cette charge. Rénumération, 25 p. 100 des droits de quaiage.

TRAITEMENT D'IMMIGRANTS RUSSES.

M. KNOWLES: Je veux demander à l'honorable premier ministre s'il n'a pas reçu du conseil des Arts et Métiers de Moosejaw certains documents concernant dix-sept immigrants russes qui, d'après le conseil des Arts et métiers, ont été amenés dans le pays en violation de la loi concer-

nant le travail des aubains, tenus enfermés dans un wagon en fer, mal logés, et poursuivis à coups de revolver par leurs gardes lorsqu'ils se sont échappés de leur travail; et on ne les a pas encore retrouvés. La résolution adoptée par le conseil des Arts et Métiers dit qu'elle sera envoyée au premier ministre du Canada, au ministre de la Justice, au ministre de l'Intérieur et au ministre du Travail. Le premier ministre l'a-t-il reçue, et si non sera-t-il assez bon de s'informer?

M. BORDEN: C'est la première fois que j'entends parler de la chose. Si la résolution a été adressée à mon bureau, elle n'a pas été placée devant moi; mais je ne crois pas qu'elle y soit venue, car ces documents sont invariablement mis devant moi. Si l'honorable député a une copie de la résolution voudra-t-il être assez bon de me la faire tenir, et je m'occuperai de la question sans retard.

M. KNOWLES: Je quitte Ottawa aujourd'hui, et je laisserai une copie de la résolution entre les mains du premier ministre, espérant qu'il s'occupera de la question qui est très sérieuse.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion ajournée le 21 mai sur la motion de l'honorable ministre des Finances (M. White) pour que la Chambre se forme en comité des Voies et Moyens.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.): Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre pendant quelques instants très courts sur l'importante question qui fait le sujet de ce débat, peut-être la plus importante qui puisse être soumise aujourd'hui à la Chambre des communes du Canada.

Je sais que le ministre des Finances n'a pas l'intention d'apporter aucuns changements radicaux dans le tarif des douanes. En effet, les changements qu'il propose sont de si peu d'importance que l'on ne s'est pas occupé de les discuter, et le débat a roulé sur notre tarif en général, sur ce qu'il devrait être et ne devrait pas être, sur ce que nous devrions faire ou éviter afin de développer le commerce et l'industrie du pays.

Je consacrerai donc, à suivre les mêmes sentiers, les quelques moments que je me propose de consacrer à la discussion. Nous félicitons tous le ministre des Finances et nous nous félicitons nous-mêmes de la prospérité qui règne au Canada, qui y règne depuis deux ans et qui je l'espère y règnera longtemps. Il paraît cependant un peu étrange d'entendre des députés comme celui de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), et celui de Brantford (M. Cockshutt) réclamer, pour leur parti, une si grande part du mérite qui résulte de la superbe condition des affaires du pays. Le député de Saint-Antoine est même allé jusqu'à citer, sur certaines opérations, les rapports des dix dernières années antérieures à 1911, et à les opposer à ceux des deux années qui ont suivi 1911, et ensuite de s'écrier: Voyez ce que ce gouvernement a accompli. Et dans le même élan, il est obligé d'assurer que le gouvernement actuel n'a rien fait. Si notre commerce s'est quelque peu développé, au cours des deux dernières années, il est certain que la droite n'en peut réclamer le mérite parce qu'elle n'a rien fait, ni pour, ni contre. Ainsi je crois qu'il est inutile d'insister et que nous devons plutôt dire merci à la législation passée et au Tout-Puissant, ainsi qu'au sens des affaires et à l'habileté du peuple du Canada; nous pourrions également remercier les immigrants qui viennent en foule au pays et tout ce qui contribue à rendre le pays prospère. La vraie question à étudier est celle-ci: Que ferons-nous dans l'avenir? Nos relations avec le reste du monde resteront-elles ce qu'elles sont, ou les changerons nous? C'est le point que nous devons considérer et c'est celui que je veux soulever.

Je trouve que mon ami le ministre des Finances a été très modeste dans son exposé budgétaire. Il a simplement montré les faits tels qu'ils sont. Il n'a pas fait preuve d'assez de suffisance pour s'attribuer la plus petite parcelle de la gloire qui découle des événements, et je lui en sais gré. Il n'a pas prophétisé, ni promis de changer grand'chose à l'état actuel, mais je dois avouer que je ne puis le louer autant de ceci que de cela. Le ministre des Finances nous a dit que nous avons eu, pour l'année écoulée, un surplus de $55,000,000, même en faisant entrer en ligne de compte le revenu du fonds consolidé; lorsqu'il parle des dépenses totales, imputables au capital aussi bien qu'au revenu, il faut ajouter qu'il a réduit en même temps la dette nationale de $23,000,000. Celà est très bien en soi. Je ne suis pas de ceux qui trouvent mal de diminuer la dette nationale, lorsqu'on le fait dans des conditions favorables. Je suis de ceux qui pensent qu'une nation doit mener ses affaires de la même façon qu'un simple individu. Lorsqu'un individu peut réduire sa dette il agit sensément en le faisant et il en est ainsi d'une nation. La seule question qui surgit dans le cas d'une nation c'est celle-ci: Est-il toujours de bonne politique d'ainsi ajuster les relations douanières qu'il en résulte un revenu permettant de payer les dettes. Je crois que tous les économistes sont d'accord à penser qu'il est de bonne politique de réduire la dette nationale, si la chose peut être faite sans causer de mal à la nation; mais s'il est impossible de le faire sans atteindre le peuple, par exemple en lui ren-

dant la vie moins agréable, alors je crois que tous les économistes vous diront que ce n'est plus une bonne politique.

Le ministre des Finances admet, franchement, qu'il a tiré avantage de la condition où se trouvaient les affaires alors qu'elles lui ont été passées par ses prédécesseurs, ce qui a rendu possible le magnifique surplus de $55,000,000. L'année précédente la condition dans laquelle se trouvaient les affaires qui lui ont été léguées a produit un surplus de $32,000,000 à $33,000,000,000, et pour l'année antérieure encore, un surplus de $20,000,000. Mon honorable ami le député de Saint-Antoine (M. Ames), a descendu dans la liste hier jusqu'à 1900 et a fait voir les résultats de chaque année, montrant que durant les dix dernières années antérieures à 1911, nous avons eu un surplus moyen de $7,000,000 à $8,000,000; une année le surplus descendit à la limite voisine de l'éclipse, une autre année il s'éleva jusqu'à $15,000,000; mais la moyenne des surplus, sous l'administration libérale, fut de $7,000,000 à $8,000,000. En même temps on a emprunté de l'argent pour la construction du Transcontinental et pour d'autres grands travaux, de sorte que, durant cette période de dix ans, la dette nationale fut augmentée, bien qu'assez peu considérablement. Maintenant, si la vraie politique est pour le Canada de continuer à payer sa dette nationale, il peut y avoir du bon à ces surplus, mais je ne crois pas que ce soit là la prétention de mes amis de la droite. S'il m'est permis d'entrevoir la politique du Gouvernement dans les discours de ses partisans, je n'y trouve pas l'intention de payer la dette nationale. L'objet qu'ont en vue le Gouvernement et ses partisans me semble être de dépenser ces surplus—d'avoir le plus d'argent possible et de le dépenser.

Je crois que c'est le député de Brantford (M. Cockshutt) qui a prétendu que durant le cours de l'administration libérale les provinces d'Ontario, de Manitoba et de la Colombie-Anglaise ont été réduites au régime de famine et que c'est l'intention du Gouvernement actuel de donner à ces provinces la pleine mesure de leurs droits. Le résultat c'est que le ministre des Travaux publics a, dans son budget de cette année, plus de $26,000,000 à $27,000,000 pour des entreprises publiques et que, suivant le député de Brantford (M. Cockshutt), il va rendre justice aux provinces d'Ontario, de Manitoba et de la Colombie-Anglaise. C'est la première fois que j'entends dire que ces provinces ont été réduites à la famine. Si mon ami veut prendre les divers budgets pour les dix dernières années—je n'ai pas eu le temps de les comparer et je ne puis voir quel bien résulterait de cette comparaison—il verra que ces provinces ont obtenu autant que les autres provinces, en tenant compte de leurs populations respectives. Le principal grief du député de Brantford, c'est que le gouvernement libéral ait tant donné à la Nouvelle-Ecosse. Pendant qu'il parlait j'ai repassé le budget supplémentaire, déposé devant la Chambre il y a deux jours, et j'ai trouvé qu'on y lit 125 articles pour travaux de rivières et de havres dans la Nouvelle-Ecosse, s'élevant à près de $1,000,000, en plus, et en outre d'un autre montant égal qui se trouve dans le budget principal.

M. WHITE (ministre des Finances): Il n'y a rien de trop bon pour les Provinces maritimes.

M. CARVELL: Sans doute, mais je veux établir que lorsque mon ami le député de Brantford parle de la Nouvelle-Ecosse, il n'en parle pas en connaissance de cause.

Un DEPUTE: Il parle à tort et à travers.

M. CARVELL: Je ne veux pas me servir d'un mot d'argot. Il faut que l'honorable député ait négligé de consulter le budget, ou bien il ne traite pas cette Chambre avec droiture. La province de la Nouvelle-Ecosse n'a jamais eu autant qu'elle a cette année. Certains députés de la Nouvelle-Ecosse n'y verront pas de mal. C'est vrai, de toute évidence même. Mais si l'honorable député de Brantford prétend que nous avons dépensé de l'argent pour des fins politiques et non dans l'intérêt public, nous pouvons assurément rétorquer l'argument et lui dire: Si nous avons péché, vous avez doublement péché. Je ne prétends pas qu'il y ait en cours, dans la nouvelle-Ecosse, une seule entreprise publique qui ne soit pas nécessaire. Je ne crois pas qu'il y ait en Ontario une seule entreprise publique qui ne soit nécessaire. Malheureusement la droite, n'a parlé au cours de cette session que de choses étrangères au budget et aux affaires du pays. Nous n'avons jamais eu l'occasion d'examiner les allocations aux entreprises publiques et nous ne connaissons pas ce qu'ils se proposent de faire. Tout ce que nous savons c'est qu'ils demandent certaines sommes d'argent, pour être dépensées en certains endroits, mais les motifs nous sont inconnus.

La droite semble bien pressée de terminer cette session, et il me paraît que leur intention ou leur espérance, est d'y arriver sans que nous ayons eu la chance de discuter ces articles du budget. J'ai bien peur que nous n'ayons pas l'avantage d'arriver à savoir si ces dépenses sont justes ou injustes. Mais il nous faudra tirer le meilleur parti possible de la situation et si l'on ne nous applique pas la clôture, pour ma part du moins, j'espère que j'arriverai à me rendre compte de certaines choses au sujet des dépenses dans les provinces, et je sais que mes amis qui m'entourent ont le même désir.

Mais ce n'est pas là ce que je me proposais de discuter et par conséquent je n'y

reviendrai plus. Toutefois, je prétends qu'il y a une énorme augmentation dans les dépenses, depuis deux ans. Il se peut que mes amis de la droite soient capables de la justifier; j'espère qu'ils la justifieront; s'ils y arrivent la gauche ne leur fera aucun reproche. Mais même en dépensant les sommes énormes qu'ils se proposent de dépenser, s'il faut en croire les pronostics du ministre des Finances, l'année se soldera par un surplus considérable. Il semblerait que les excellentes conditions dans lesquelles nous nous sommes trouvés depuis deux ans sont en train de devenir pour ainsi dire chroniques. Il paraît, en effet, que malgré les sommes énormes que le Gouvernement va dépenser, il y aura un surplus. Mon ami le député de Halifax (M. McLean) a répété à maintes reprises que ce surplus s'élèverait à $80,000,000 et même à $85,000,000.

Si c'est vrai et je n'ai pas de doute que ce soit vrai, si la droite, avec toute son extravagance ne peut arriver à dépenser ce surplus énorme, n'est-il pas juste d'en conclure que cet argent est pris dans les goussets du peuple? C'est là je crois la grande question que nous devons examiner dans ce débat. J'ai toujours cru que la véritable théorie politique était de demander au peuple le montant nécessaire pour administrer honnêtement et efficacement les affaires du pays pour fournir aux nécessités du gouvernement de sa Majesté le Roi, et au Canada, pour pourvoir en plus aux travaux publics nécessaires. J'admets que la science, ou théorie, gouvernementale est très différente au Canada, de ce qu'elle est en Grande-Bretagne. En Canada, pays nouveau, il est nécesaire de développer le pays en y faisant des travaux publics. Il est nécessaire d'aider aux compagnies de chemin de fer, et aux autres compagnies de transport, d'étendre nos ports et de faire tout ce qui est possible afin d'augmenter l'exploitation des ressources naturelles du pays, aussi bien que de ses ressources industrielles. Il n'en serait pas ainsi en Grande-Bretagne, parce que dans un pays établi depuis longtemps les facilités de transport sont fournies par entreprises privées et le Gouvernement n'est pas obligé de donner son assistance.

Ce qui dépasse les besoins de l'administration, on le dépense pour les armées de terre ou de mer, et, si mes honorables amis d'en face continuent longtemps encore à suivre une ligne de conduite aussi désordonnée, il est à craindre que les mêmes errements ne se reproduisent au Canada. Pour moi, j'espère que cet état de choses ne prendra pas ici des proportions plus considérables. Sans entrer dans un examen de ce que l'on projette de dépenser dans les différents ministères, je dirai que demander de dix à douze millions pour la milice, c'est vouloir dépenser follement les deniers publics, et celui qui me dira qu'il est nécessaire de dépenser de dix à onze millions pour la milice de ce pays, je répondrai que c'est tout simplement un vol commis au préjudice de nos populations. Si cet argent était dépensé dans leurs intérêts, je ne m'en inquièterais pas autant, mais c'est à peine, je suppose, si de ces onze millions, nos miliciens en auront deux: le reste ira aux dandys et aux maîtres guerriers qui mènent la parade. Mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) explique cette dépense en disant qu'une guerre est possible entre le Japon et les Etats-Unis, et, qu'advenant ce cas, il nous faudra mettre la totalité de nos cent mille miliciens le long de la frontière, afin d'être sûrs qu'il ne sortira rien du Canada.

M. LEMIEUX: Et l'on n'aura pas de marine à Vancouver.

M. CARVELL: Non, pas de marine à Vanconver. Le ministre des Finances veut, avec son tarif, entourer le pays d'un mur qui n'y laisse rien pénétrer, et le député de Brantford désire, quant à lui, bâtir, le long de la frontière, une muraille qui n'en laisse rien sortir. Pour moi, c'est là une idée qui ne me semble pas devoir rencontrer l'approbation de nos concitoyens qui sont dans les affaires. Le Gouvernement avoue, comme il est forcé, que, dans les circonstances, il tire de nos populations de quoi pourvoir amplement au besoin de la chose publique, de quoi pourvoir à l'exécution de toutes nos entreprises, de quoi assurer aux chemins de fer et aux compagnies de transport les subventions qu'il faut, et qu'il reste encore dans la caisse de cinquante à soixante millions. Quant à l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), son idée serait, non pas de prendre au peuple de quoi payer les dépenses de l'administration, mais de le taxer jusqu'à l'extrême limite de ses moyens. Son raisonnement est celui-ci: le peuple est-il taxé au delà de ce qu'il peut payer?

Ensuite, le tarif tire-t-il de nos populations plus qu'il ne faut. Je me plais à reconnaître que l'honorable député de Saint-Antoine énonce ses opinions avec franchise, et que jamais il n'a cherché à tromper la Chambre sur ce qu'il pense. Il en est de même de l'honorable député de Brantford, et je désirerais que tous les membres de la droite nous fissent connaître non moins sincèrement le fond de leur pensée. Pour l'honorable député de Saint-Antoine, ce qu'il voudrait, c'est que le tarif fût remanié de façon à faire payer aux gens tout ce qu'ils peuvent sans laisser encore de pouvoir vivre, et, pour soutenir cette théorie, l'honorable député de Brantford nous assure qu'il ne faut pas laisser au public des avantages trop nombreux; que plus il en a, plus il récrimine, et c'est pourquoi on lui ôte, par le moyen des taxes, tout ce qu'il

possède, sauf de quoi subsister. L'honorable député nous apprend qu'autrefois l'homme du peuple n'avait chaque année qu'un costume fait à la maison; qu'il n'allait pas au théâtre; que les carosses et les voitures à moteur lui étaient inconnues, et qu'il était plus heureux qu'il ne l'est aujourd'hui. Son raisonnement est celui-ci: veillez à ce que le peuple ne jouisse pas de ces commodités, et il sera plus content. Cette doctrine est excellente pour des torys, et elle est en harmonie avec à peu près tout ce que fait la présente administration. Ces députés de la droite ajoutent à cela que si le tarif est mauvais, c'est nous qui en sommes responsables. Il conviendrait cependant de ne pas oublier que ce qui était bon en 1900 peut ne l'être pas en 1913. Si je ne me trompe, c'est l'honorable député de Brantford qui a dit que les libéraux avaient pris aux torys le tarif et n'y avaient fait que peu de changements. De son côté, l'honorable député de Saint-Antoine s'est efforcé d'établir que l'ensemble du tarif était à peu près le même qu'en 1896. Il a montré en effet que le tant pour cent des droits, pour l'ensemble du tarif, est de bien peu supérieur à ce qu'il était alors, les réductions effectuées ne dépassant pas, à son dire, une moyenne de 3 ou 4 pour cent sur les marchandises imposables. Mais ces députés d'en face ne sont guère conséquents avec eux-mêmes. Ils vous diront parfois que c'est la vieille politique nationale de 1878 qui se continue, pour dire ensuite, si vous le niez, que le tarif actuel est celui des libéraux et que, s'il est mauvais, c'est à ceux-ci qu'il faut s'en prendre. Si cependant ils ont intérêt, ils vous assureront que ce tarif, les libéraux l'ont emprunté aux torys. Disons tout d'abord que ce tarif n'est pas celui de 1878, que les libéraux, arrivés au pouvoir en 1896, n'ont peut-être pas alors suffisamment abaissé pour le bien de nos populations.

Je ne les défends point ni ne cherche à excuser leur conduite, mais il est une chose que le gouvernement libéral a su faire et pour laquelle il a reçu de partout les plus grands éloges; ça été l'établissement de ce régime de faveur qui, dans la première année de sa mise en vigueur, a réduit de 25 p. 100 la taxe qui grevait les marchandises anglaises importées au Canada et qui, quelques années plus tard, abaissait cette taxe du tiers. Ce régime s'est continué jusqu'aujourd'hui, sauf que, dans un petit nombre de cas, on a enlevé au public quelques-uns des droits dont il jouissait auparavant. Dans l'ensemble, toutefois, le peuple du Canada se trouve soulagé d'un tiers des impôts qui frappaient les articles importés d'Angleterre. Ce tarif de faveur a eu pour conséquence de développer très sensiblement les échanges entre la Grande-Bretagne et le Canada, échanges qui continuent à faire de remarquables progrès. Il est vrai que notre commerce avec l'Angleterre n'a pas crû aussi rapidement que notre commerce avec les Etats-Unis, en dépit d'un tarif surélevé. Je ne m'attarderai point pour le momeent à discuter cette circonstance, me bornant à dire que notre tarif de faveur a, non seulement accrû nos échanges avec l'Angleterre, mais qu'il a en même temps diminué le coût de la vie au Canada; cela de deux manières: en abaissant d'une part le prix de tout objet qui nous vient de la Grande-Bretagne, d'autre part, en diminuant celui de ces mêmes objets importés des Etats-Unis ou produits au Canada. Lorsque, par exemple, une verge de coton fabriquée en Angleterre nous coûte moins à cause de ce tarif, il faut au fabricant américain réduire ses prix s'il veut rivaliser avec l'Anglais, de même qu'est obligé de le faire le manufacturier canadien. Si ce dernier produit du coton, il lui faut le vendre à un prix ne dépassant pas ce qu'il coûte en Angleterre, plus le droit inscrit au tarif de faveur. Chacun peut donc aisément se rendre compte de ce que nos populations ont épargné, grâce à ce tarif, depuis treize ou quatorze ans. Vous n'avez qu'a prendre le chiffre de nos importations de la Grande-Bretagne, en calculer la valeur et vous assurer qu'en conséquence du tarif de faveur accordé à l'Angleterre, vous avez évité de dépenser tant de millions. M'est avis cependant que, sans ce tarif, nous n'aurions pas importé de la Grande-Bretagne la moitié autant de marchandises. Il vous est impossible toutefois de savoir au juste combien le Canada a sauvé sur le reste de ses importations; il a été, en effet, importé de pays autres que l'Angleterre pour des millions de dollars de marchandises vendues à nos gens à meilleur marché, toujours à cause de ce tarif.

Pour ce qui est des produits manufacturés, il en a été vendu au peuple pour des millions et des millions de dollars à des prix nécessairement abaissés, en conséquence de ce même tarif. En disant que le parti libéral n'a rien fait pour améliorer le sort de nos population, mes honorables amis de la droite ne nous traitent pas avec justice; ils mille personnes reçoivent, de temps à autre, n'exposent pas la situation telle qu'elle est.

M. HENDERSON: L'honorable député me paraît être très bien renseigné sur cette question; peut-il nous dire de combien les droits ont été augmentés sur les marchandises de provenance anglaise avant l'application de ce tarif de faveur?

M. CARVELL: Non, je ne le peux pas. Mon honorable ami d'Halton (M. Henderson) a eu, à ce qu'il me semble, une petite altercation il y a un an ou deux, avec l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) à ce sujet. Il s'agissait, je crois, de carabines.

M. HENDERSON: Et de bien d'autres choses.

M. CARVELL: Je sais que, dans le cas des carabines, le droit prévu au tarif général avait subi un relèvement; mais, en définitive, ce droit pour l'Angleterre n'a guère changé grâce au tarif de faveur établi à son intention. Au reste, les carabines ne sont pas un article que portent ou consomment d'ordinaire nos ouvriers, mais dont se servent pour leur amusement ceux qui ont des revenus à dépenser, et la quantité qui s'en importe est peu de chose. S'il vous faut vous procurer de l'argent au moyen de taxe, vous ne sauriez faire mieux que de taxer les carabines. Autant que je me souviens, c'est là le seul article qui soit traité de cette manière.

M. HENDERSON: L'honorable député est au fait des relèvements effectués sur les cotonnades et sur une foule d'autres articles. Mais je ne veux pas interrompre le cours de ses remarques.

M. CARVELL: L'honorable député de Halton est toujours courtois et toujours bien renseigné; aussi, j'espère qu'il nous fera part, avant la fin de ce débat de la masse de renseignements qu'il possède sur ces importantes questions.

Ses amis nous disent qu'après avoir établi à l'endroit de l'Angleterre un régime de faveur, nous nous sommes arrêtés. Oui, nous nous sommes arrêtés, mais pour un temps, et parce qu'il nous a paru que, pour la conduite des affaires du pays, nous avons besoin de tout l'argent pris au peuple. L'on n'a pas oublié qu'à cette époque, de grands travaux s'exécutaient; nous donnions à nos moyens de transport un développement inconnu jusque-là; nous étions en train de construire cette voie ferrée qui devait s'étendre d'un océan à l'autre et qui a coûté beaucoup d'argent. On a dit qu'elle avait coûté trop cher, mais je ne le pense pas et, si jamais nous avons une occasion de discuter ses crédits, j'aimerais à débattre ce point avec le ministre des Chemins de fer et Canaux. Après avoir dépensé à prendre des informations $50,000, il s'est vu obligé d'admettre que ce chemin n'avait pas coûté trop cher. Quoi qu'il en soit, c'est là une affaire différente de celle qui nous occupe présentement. En 1910 et 1911, nous avons constaté que l'on prenait au peuple plus qu'il ne fallait pour les besoins de l'administration et pour les affaires ordinaires du pays. L'ancien gouvernement décida en conséquence d'améliorer dans une certaine mesure la condition de ses administrés, en ouvrant à notre commerce de plus larges débouchés et en rendant les échanges plus libres qu'ils ne l'étaient auparavant. Nous avons perdu le pouvoir en luttant pour ce principe. Pour ce qui me concerne je ne le regrette nullement.

Je n'affirme nullement que je ne préférerais pas siéger à la droite plutôt qu'à la gauche; seulement, je préférerais siéger à la gauche quand il s'agit d'une question de principe tendant à atténuer la cherté de la vie au bénéfice de nos populations, plutôt que de voter avec les ministériels des taxes exagérées et qui vont au delà des besoins réels de l'administration publique. Vous saviez que nous avions raison et cela vous inspire des craintes aujourd'hui.

Quelques VOIX: Non, non.

M. CARVELL: Vous riez? A quoi tendait donc ce discours d'un ton de condescendance si remarquable prononcé hier soir par le député de Saint-Antoine (M. Ames). Voici à peu près ce qu'il a dit au ministre des Finances: "Vous ne nous plaisez guère; nous soupçonnons que vous êtes imbu d'idées de protectionisme mitigé. Nous croyons que vous êtes homme à vous laisser dominer par le député de Portage-la-Prairie (M. Meighen), qui a joué un rôle bien modeste dans les débats de ce genre, depuis un an ou deux. Le député de Selkirk (M. Bradbury) s'est quelque peu ému, hier soir, quand le député de Brantford (M. Cockshutt) a discouru sur les instruments agricoles:

M. BRADBURY: Je nourris toujours la même opinion.

M. CARVELL: On croyait sans doute que le ministre se laisserait influencer par les arguments de ces députés. On lui dit donc: "C'est parfait, nous ne vous critiquerons pas; mais, il ne faut pas songer à abaisser le tarif; il ne faut pas de remaniement de la loi fiscale. Voici ce que le député de Saint-Antoine a dit au pays: "Le ministre des Finances n'abaissera pas le tarif; nous y aurons l'œil et veillerons à ce qu'il ne le remanie pas." Un de ses amis intimes, le président de l'Association des manufacturiers canadiens, dans un discours prononcé à Montréal, l'autre jour, a jeté le cri d'alarme et donné aux industriels cet avertissement: "Souvenons-nous, manufacturiers, que nous ne devons faire qu'un seul tout sur cette question. Il doit y avoir un remaniement du tarif, paraît-il; nous devons veiller à la protection de nos droits." Voilà précisément ce que redoutent les honorables députés. Nous voulions abaisser le prix des subsistances.

M. THOBURN: Vous affirmez que vous voulez abaisser le prix de la vie. Le principal article inscrit au programme de la réciprocité ne portait-il, pas que les cultivateurs recevraient un prix plus rémunérateur pour leurs produits. En pareille circonstance, comment pourrez-vous abaisser le prix de la vie, dans cette mesure-là?

M. CARVELL: Voilà une question fort pertinente et je suis bien aise que l'honorable député l'ait amenée sur le tapis.

Je vais essayer de dire comment nous voulons nous y prendre. Pour mon propre compte, jamais ni dans cette Chambre ni au dehors, je n'ai prétendu que sous le régime de la réciprocité, le cultivateur n'obtiendrait pas un meilleur prix pour ses produits. C'est encore ce que je prétends aujourd'hui. Je ne doutais nullement alors que j'eusse raison et je crois encore être dans le vrai. Comme le gouvernement des Etats-Unis se propose de dégrever quelques-uns de ces articles, je prédis que, pour chacun de ces produits, le cultivateur obtiendra un meilleur prix qu'auparavant. Le gouvernement des Etats-Unis croit que en dégrevant ces produits alimentaires, il abaissera le coût de la vie. S'il n'était pas convaincu, il ne ferait pas ce dégrèvement. Personne ne saurait dire ce qui arrivera. A mon avis, pour quelques produits, le consommateur des Etats-Unis ne bénéficiera pas de l'abaissement des prix, et alors c'est le consommateur canadien qui retirera tout l'avantage. Pour d'autres produits, le consommateur américain bénéficiera dans une certaine mesure de l'abaissement des prix, et dans cette mesure-là même, le cultivateur canadien n'en retirera pas de profit. C'est tout simplement affaire d'offre et de demande. Si le producteur canadien peut produire suffisamment pour encombrer le marché américain, il fera tomber les prix; dans le cas contraire, il ne le fera pas. A mon avis, lorsque le producteur canadien aura répondu à la demande du marché national, il ne lui restera pas assez de produits pour influer sensiblement sur le marché américain. Alors, il bénéficiera du tarif. Je tiens à rendre ma pensée bien sensible.

La convention douanière de réciprocité aurait sans doute relevé le prix des produits de l'agriculteur canadien; mais ce n'eût été là qu'un des moindres avantages dont il aurait bénéficié. Il aurait obtenu pour ses produits un marché dix fois plus vaste que celui dont il jouit aujourd'hui. Chaque année, il aurait pu faire ses semences avec la certitude qu'il aurait un marché pour l'écoulement de ses récoltes. La même observation s'applique aux manufacturiers. Quand un industriel sait qu'il a un marché où il peut vendre 10,000 machines agricoles au lieu de mille, ainsi que l'a observé hier soir le député de Brantford, il peut fabriquer ces machines à meilleur marché; il donnera plus d'extension à son industrie, perfectionnera son outillage, augmentera son personnel, fera pour un plus gros chiffre d'affaires et réalisera plus de bénéfices.

M. DEVLIN: Puis il ne serait pas assujéti aux trusts.

M. CARVELL: Je puis citer un fait qui s'est passé dans mon propre comté. La culture des pommes de terre y est une de nos principales industries; il en est ainsi en réalité, pour les régions occidentale et septentrionale du Nouveau-Brunswick, pour la péninsule de Gaspé et l'est de la province de Québec. Les pommes de terre que nous produisons sont de qualité supérieure à celles produites ailleurs au Canada ou aux Etats-Unis, sauf dans la partie nord du Maine. Cela tient, à mon avis, dans une certaine mesure, à la condition du sol.

M. WRIGHT: Non.

M. CARVELL: L'honorable député nie le fait. Je n'ai pas mission ici de faire de la réclame pour l'industrie de mes électeurs. Que mon collègue veuille bien se donner la peine de consulter les cotes du "Globe" de Toronto et du "Daily Mail and Empire" et il constatera que les pommes de terre du Nouveau-Brunswick sont cotées à dix cents de plus par sac en gros que les pommes de terre indigènes. Cela fait vingt cents le baril, elles doivent donc être de qualité supérieure.

M. WRIGHT: Dans la partie du pays que j'habite, on récolte d'aussi bonnes pommes de terre qu'au Nouveau-Brunswick.

M. CARVELL: Je ne veux pas engager la discussion avec le député de Muskoka sur la question des pommes de terre. Je me borne à discuter la question au point de vue commercial. Le cultivateur du Nouveau-Brunswick ne récolte guère plus de cinq acres de pommes de terre, et cela parce qu'il est obligé de consulter les besoins des marchés de Montréal et de Toronto qui n'absorbent pas au delà d'une certaine quantité de pommes de terre par exploitation agricole. L'an dernier, nous aurions pu vendre le double de notre production, parce qu'il y avait disette de pommes de terre en Amérique. L'année précédente, nous aurions pu en vendre davantage, à cause de la disette existant à l'ouest du lac Supérieur. En 1911, on transporta à Calgary et en Colombie-Anglaise des centaines de chargements de wagons de pommes de terre. C'est là une situation insolite. Il n'est pas légitime de forcer les populations de cette partie du pays à payer le coût de ces pommes de terre, outre les frais de transport. Elles ont droit d'obtenir les pommes de terre à bien moins chers deniers.

A quatre ou cinq cents milles du lieu de production, nous avons un marché de près de quinze à vingt millions d'habitants. Si le tarif des Etats-Unis pour les pommes de terre est dégrevé, je prédis que, cette année, les cultivateurs du Nouveau-Brunswick auront en moyenne probablement dix acres en culture et l'année prochaine, vingt acres. Comment le sais-je? Je le sais, tout simplement à cause de ce qui se passe à dix milles de distance de mon propre domaine. De l'autre côté de la frontière américaine, vis-à-vis de mon domaine, avec le même sol, les mêmes modes de transport et le même marché, les cultivateurs récoltent vingt acres de pommes de terre et quelque-

fois trente à quarante acres, et cette culture les enrichit.

Cette année, nos cultivateurs ont été obligés de vendre leurs pommes de terre à 70 ou 80 cents le baril, ce qui revient à trente-cinq ou quarante cents le sac. Pourquoi? Parce qu'il y a eu une forte récolte de pommes de terre dans l'Ontario.

Dans cette dernière province, les seuls qui achètent les pommes de terre du Nouveau-Brunswick sont ceux qui veulent se procurer un article de qualité supérieure. Le commun des mortels achète l'article ordinaire. Dans le comté de Carleton, au Nouveau-Brunswick, les cultivateurs ont dû jeter au rebut des milliers de boisseaux de pommes de terre, faute de marché pour l'écoulement de ce produit. Aujourd'hui il existe un droit de 70 cents le baril sur les pommes de terre importées aux Etats-Unis, et dans ce dernier pays il y a une forte récolte de pommes de terre. Le prix en vogue aux Etats-Unis a été de $1.15 à $1.20 le baril, chiffres qui n'atteignent pas le prix en vogue au Canada, outre le droit.

M. WRIGHT: L'honorable député sait-il que dans certains comtés plus rapprochés de New-York que son propre comté, il s'est vendu à 25 cents le baril des centaines de chargements de wagons de pommes de terre? Hier même, son collègue, le député de Maisonneuve a prouvé à sa propre satisfaction du moins, qu'à New-York ,les pommes de terre se vendent de 80 à 100 p. 100 à meilleur marché que dans les villes canadiennes de l'est.

M. CARVELL: L'observation du député de Maisonneuve s'applique aux pommes de terre produites en juin et juillet. Nous ne produisons pas de pommes de terre durant ces mois-là; nous les importons alors des Etats-Unis. Voilà pourquoi elles coûtent plus cher à Montréal qu'à New-York. En juin et juillet, il est impossible de récolter un boisseau de pommes de terre au Canada.

Quelques VOIX: Oui on le peut.

M. CARVELL: Non, c'est impossible. L'honorablt député m'a demandé si j'ignorais que, dans certains comtés des Etats-Unis plus rapprochés de New-York que les Provinces maritimes, il s'est vendu des centaines de chargements de wagons de pommes de terre à 25 cents le boisseau. Je l'ignore.

M. WRIGHT: Je le sais.

M. CARVELL: Bien plus, je ne le crois pas et voici pourquoi. Au Maine, qui est le grand territoire producteur de pommes de terre de l'est des Etats-Unis, les pommes de terre valent aujourd'hui $1.25 le baril, soit 50 cents le boisseau. C'est ce qu'elles rapportent aux cultivateurs sur le parcours des chemins de fer. De là, à New-York, il y a 300 milles. Si le cultivateur de l'est du Maine obtient cinquante

cents pour ses pommes de terre, celui qui a des pommes de terre d'égale qualité ailleurs aux Etats-Unis ne sera pas forcé de les vendre à 25 cents le baril, s'il est également à proximité de New-York. Il ne sert de rien d'embrouiller les faits. Si le consommateur de New-York peut acheter la même qualité de pommes de terre pour 25 cents le boisseau à 500 milles à l'ouest de New-York, il n'ira pas les payer 50 cents le boisseau au Maine. La chose ne saurait faire doute et l'honorable député aurait beau dire et faire, jamais il ne me convaincra, ni moi ni aucun autre qui est au courant de l'affaire, du contraire de ce que j'ai affirmé.

M. WRIGHT: Je ne cherche nullement à convaincre mon collègue; je me borne à faire un exposé de faits.

M. CARVELL: A moins que mon honorable ami en ait une connaissance personnelle, je ne peux pas accepter ce qu'il dit sans preuve, parce que je sais que cela ne peut pas être exact. J'ai donné un exemple de ce que la réciprocité aurait fait dans le cas d'un article, les pommes de terre. Je n'en aurais pas parlé si mon honorable ami de Muskoka ne me l'avait pas demandé. Je crois que le résultat de la réciprocité aurait été non seulement d'augmenter le prix pour le cultivateur dans beaucoup de cas, mais d'étendre son marché, ce qui aurait été dix fois préférable pour lui que l'augmentation de l'article même.

M. THOBURN: L'honorable député a déclaré que par suite de la bonne récolte des pommes de terre aux Etat-Unis, l'an dernier, le Nouveau-Brunswick n'a pu exporter ses pommes de terre. D'après moi la même chose se produirait avec la réciprocité. On ne niera pas que les Etats-Unis exportent presque les mêmes articles sous forme de produits agricoles, que le Canada. et alors voulez-vous me dire pourquoi il y aurait un marché aux Etats-Unis pour les produits agricoles du Canada?

M. CARVELL: Mon honorable ami a essayé de m'écarter de mon sujet. Je n'ai pas dit qu'on ne pouvait pas envoyer de pommes de terre aux Etats-Unis parce qu'il y avait une grosse récolte. J'ai dit que le prix était si bas que vous ne pouviez pas le faire au point de vue commercial. J'ai dit que le tarif était aujourd'hui d'environ 67 cents par baril et si vous envoyez des pommes de terre du Canada aux Etats-Unis, vous devez payer les droits. Cela cause la ruine du cultivateur canadien. Mais ce serait différent si ce droit disparaissait, alors vous auriez un excellent prix. Si les cultivateurs des Provinces maritimes pouvaient recevoir $1.25 pour leurs pommes de terre, ils deviendraient riches; ils se promèneraient en automobile dans quelques années. C'est-à-dire au taux de 50 cents par boisseau. Mais on me dira: Si ce que

vous affirmez à propos du prix pour le cultivateur est vrai que deviendront l'ouvrier et le consommateur en général? J'admets volontiers et je l'ai toujours admis dans mon argumentation sur la question de la réciprocité que le consommateur paierait davantage pour les articles spéciaux compris dans cette entente. Cela ne s'élèverait pas à une forte somme. Dans un ménage ordinaire qui ne consomme pas plus de deux ou trois barils de pommes de terre par an, ce ferait une différence de $2 ou $3. Il en serait de même pour quelques autres articles. Mais il y a une autre façon d'envisager la question que mes amis ne prennent pas en considération et qui aurait procuré un avantage au consommateur canadien si la convention de réciprocité avait été adoptée. Je vais exposer quelques-uns des avantages que nous aurions pu avoir.

Les statistiques du commerce et de la navigation pour l'an dernier, jusqu'au mois de février, c'est-à-dire pour onze mois, sont sous mes yeux. Je n'ai pas pu me procurer les relevés complets pour l'année et par conséquent les chiffres que je donnerai ne s'appliquent qu'à une durée de onze mois. Mes honorables amis savent, s'ils ont pris la peine de lire la convention de réciprocité—mais je crains que quelques-uns ne l'aient pas lue avec attention—que presque tous les produits de la ferme étaient sur la liste des entrées en franchise. Nous savons qu'un grand nombre de fruits et de légumes seraient entrés chez nous en franchise en vertu de la convention de réciprocité. J'ai ici un tableau des articles consommés par le simple peuple du Canada que nous avons importé durant les onze mois du dernier exercice financier. Ces articles seraient entrés en franchise si la réciprocité avait été adoptée. Je donnerai lecture du tableau en donnant les articles, la valeur des importations et les droits payés. Voici le tableau:

Légumes et fruits

Articles.	Valeur.	Droit.
Melons	$113,412	$ 54,543
Pommes de terre	428,896	92,780
Patates	56,248	5,390
Tomates	273,617	82,085
Légumes, N.O.P.	909,079	363,743
Pommes séchées	16,185	6,474
Pommes vertes	751,399	112,325
Mûres, fraises, etc.	565,651	138,146
Cerises	102,831	25,707
Canneberges	129,883	32,470
Raisins	279,685	100,833
Pêches	330,585	145,770
Coings, etc.	372,746	66,937
Prunes	266,974	75,650
	$4,811,929	$1,302,841
Œufs, 11,529,686 douz.	2,456,832	345,890
Beurre de tous les autres pays en vertu du tarif général	350,145	50,206
Beurre de Nouvelle-Zélande et de Grande-Bretagne	1,479,189	171,825
	$9,098,095	$1,870,762

En légumes et en fruits seulement, nous avons importé durant onze mois l'an dernier, une valeur de $4,811,929, sur laquelle nous avons payé $1,302,341 de droits, En d'autres termes, le consommateur, l'habitant des villes, des bourgs et des villages aurait économisé $1,302,000 de droits si l'entente avait été adoptée.

M. THOBURN: Le cultivateur canadien en a-t-il bénéficié ?

M. CARVELL: Il n'a pas perdu un seul dollar, comme j'essaierai d'en convaincre mon honorable ami. Du moins ce que je dirai convaincra tout le monde que le cultivateur n'a pas perdu un dollar. Nos honorables adversaires peuvent dire que la convention de réciprocité est de l'histoire ancienne. Mais elle n'est pas aussi ancienne que cela pour le peuple. Je ne dirai pas que nous ne pourrions jamais avoir un traité de réciprocité exactement comme il nous était proposé; nous n'obtiendrons jamais, de mon vivant, d'aucun pays, quelque chose qui aura autant de valeur pour le Canada que le traité de réciprocité. Mais le principe pour lequel nous avons combattu n'a pas disparu, il existe encore et il est aussi vital qu'il l'était il y a deux ans, il est aussi important pour les consommateurs et le peuple le désire et l'obtiendra, que mes honorables amis de l'opposition le veuillent ou non. Si mes honorables amis ne veulent pas le lui donner, il mettra au pouvoir un parti qui le lui donnera parce que, je le déclare aux manufacturiers, aux trusts et aux coalitions, qu'ils ne peuvent pas saigner à blanc plus longtemps la classe ouvrière du Canada, elle exigera que le coût de l'existence soit à meilleur marché et elle l'obtiendra.

Ce n'est qu'une partie de l'histoire. Il est bien connu qu'en vertu de nos lois et du projet de convention, tout ce qui serait entré en franchise des Etats-Unis serait aussi entré en franchise de l'Angleterre et de toutes les colonies britanniques jouissant de notre tarif de préférence. Ce n'était pas inclu dans la convention, mais c'est la déduction et l'interprétation que l'on peut tirer de cette convention avec nos lois existantes. C'est un des grands arguments employés par nos adversaires avec les cultivateurs du Canada, à savoir que si l'on adoptait la réciprocité, le beurre viendrait de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, ou de toute autre partie de l'empire britannique, comme des autres pays avec lesquels l'Angleterre avait des traités de commerce. Nous avons importé l'an derniers pour $350,145 de beurre des Etats-Unis et d'autres pays, sauf l'Angleterre et ses colonies, sur lesquels nous avons payé $50,260 en droits. Nous avons importé de la Nouvelle-Zélande et de l'Angleterre pour $1,479,189 de beurre sur lesquels nous avons payé $171,825 de droits. C'est un total

d'environ $1,800,000 pour du beurre provenant du monde entier et toute cette quantité, à l'exception de $300 ou $400 est venue des Etats-Unis, de la Nouvelle-Zélande et de l'Angleterre et si la convention de réciprocité avait été adoptée chaque livre sauf pour une petite quantité serait entrée en franchise et le peuple n'aurait pas payé $200,000 de droits seulements pour du beurre dans l'espace de onze mois l'année dernière.

Nous passons ensuite aux œufs. Il est absolument remarquable que le cultivateur canadien ne veuille pas produire les œufs dont on a besoin. Il ne le veut pas et nous ne pouvons pas l'y forcer; nous n'avons pas ce pouvoir. Je me suis bien des fois étonné de cela. Je reconnais que le département de l'Agriculture a fait beaucoup pour essayer de pousser les cultivateurs à se livrer davantage à cette occupation, mais ils ne s'y intéressent pas et ne produisent pas d'œufs. Dans les premiers onze mois de l'année dernière nous avons importé pour $2,456,832 d'œufs et les neuf dixièmes de ces œufs provenaient des Etats-Unis. Nous avons payé pour ces œufs $345,890 de droits.

Si vous prenez seulement les fruits, les légumes, le beurre et les œufs, en tout, quatre articles nous avons importé en onze mois pour $9,098,000 et nous avons payé $1,870,762 de droits et pour les douze mois, nous en avons importé une valeur de $10,000,000 et le peuple a payé sur cette somme $2,000,000 de droits, qu'il n'aurait pas dû payer et qu'il n'aurait pas payé si la convention de réciprocité avait été adoptée. Je veux que mes honorables amis disent s'il n'eut pas été préférable pour le peuple, pour l'habitant de Toronto, de Montréal, d'Ottawa et des centres manufacturiers d'Ontario, s'il avait pu acheter ses œufs, son beurre et ses fruits en économisant $2,000,000 parce que c'est lui qui les a payés. Dans les régions agricoles, on produit peut-être assez d'œufs et de beurre pour la consommation; c'est l'ouvrier des centres manufacturiers au Canada qui achète des articles et qui a payé les $2,000,000 de droits l'an dernier sur ces produits alimentaires. Mon honorable ami dira-t-il que cela ne lui aurait donné aucun bénéfice?

M. THOBURN: Mon honorable ami veut-il me permettre de répondre à cette question. Ce n'a pas été la question qui a été discutée lors de la proposition de réciprocité. Vous n'avez jamais défendu la classe ouvrière, c'est la classe agricole du pays que vous prétendiez vouloir avantager.

M. CARVELL: J'ai défendu cette cause et dans ma ville, je suis allé trouver les ouvriers, je leur ai prêché cette doctrine et j'ai obtenu une majorité plus forte que je n'en avais jamais eu auparavant. Je n'ai pas eu de difficulté avec les ouvriers de ma circonscription, je les ai traités honnêtement. Je le leur ai dit, je le leur répète aujourd'hui, ils ont voté pour cela et ils voteront encore. Je préviens mes honorables amis que les ouvriers du Canada répondront à l'appel quand on le leur adressera.

M. THOBURN: En attendant les fermières n'ont pas répondu à l'appel.

M. CARVELL: Je cite des faits et mon honorable ami peut traiter cette question comme il lui plaît. Le peuple du Canada n'a pas répondu, le peuple du Canada a battu le Gouvernement qui proposait la réciprocité. Je crois que quiconque au monde connaît quelque chose du Canada sait cela. Nous n'essayons pas de le nier, mais je désire que mon honorable ami réponde à ma question. Il l'a essayé, mais il ne l'a pas fait. Pense-t-il que cela aurait été de quelque avantage pour l'ouvrier du Canada?

M. THOBURN: La réciprocité?

M. CARVELL: Non, la remise de $2,000,000 de droits.

M. THOBURN: C'eût peut-être été un avantage pour le consommateur, mais pas pour la classe agricole. C'est ma prétention.

M. CARVELL: Voici un aveu précieux. Voici le plus ardent partisan de la protection à outrance, l'homme qui s'est enrichi en prélevant sur les vêtements des enfants de la classe ouvrière, $35 sur chaque cent dollars d'habits qu'ils consomment, qui admet que les classes populaires auraient bénéficié de cette réduction de $2,000,000 dans les impôts. C'est un bon point que nous avons gagné dans cette discussion.

M. WRIGHT: L'honorable député de Carleton se montre injuste en parlant ainsi.

M. CARVELL: Je maintiens tout ce que j'ai dit.

M. l'ORATEUR: Silence. C'est l'honorable député de Carleton qui a la parole.

M. CARVELL: J'ai fait voir les deux côtés de la question. Je ne me suis pas livré à des considérations fantaisistes; je n'ai demandé à personne d'admettre mes conclusions et je n'ai rapporté que des faits positifs tirés des documents officiels. J'ai cité des chiffres que nos honorables adversaires ne peuvent pas contredire et je n'ai aucune hésitation à affirmer que cet abaissement du tarif eût été un avantage considérable pour le pays, même s'il fut survenu une hausse sur les produits agricoles. Le cultivateur, le bûcheron, le pêcheur, y auraient trouvé leur avantage et le consommateur n'aurait pas eu à se plaindre, parce qu'il aurait payé moins qu'à présent pour ses fruits, ses légumes, et son beurre.

J'arrive maintenant à la question plus générale posée par mon honorable ami. L'entrée en franchise de ces articles aurait-elle causé du tort au cultivateur canadien? A cela je réponds non, et je vais en donner la preuve. Prenons d'abord les melons. Le Canada n'en produit pour ainsi dire pas.

M. BEATTIE: Les meilleurs melons du monde viennent de Montréal et des environs.

M. CARVELL: La quantité que nous produisons est insignifiante. Quelques jardiniers peuvent en cultiver dans des serres, mais en très petite quantité. En réalité, le Canada ne produit pas de melons.

Voyons maintenant les pommes de terre. C'est une question que j'ai déjà eu l'occasion de discuter assez longuement. Toutes les pommes de terre que nous avons importées l'an dernier et pour lesquelles nous avons payé $428,000, étaient des pommes de terre hâtives, importées durant les mois d'avril, mai et juin, avant que les nôtres fussent prêtes à être mises sur le marché. Je n'ignore pas que quelques cultivateurs peuvent vendre des pommes de terre dans le mois de juillet. Je sais que dans le Nouveau-Brunswick, il arrive quelquefois qu'on puisse en récolter quelques-unes dans le mois de juillet, mais c'est assez rare.

M. BLAIN: Il n'en est pas ainsi dans Ontario.

M. CARVELL: Je demande pardon à mon honorable ami, car la province d'Ontario achète...

M. BLAIN: L'honorable député se trompe et je lui demanderai de se renseigner auprès de ses collègues.

M. CARVELL: Il est possible que les cultivateurs d'Ontario puissent vendre une certaine quantité de pommes de terre vers la fin de juillet, mais les cas sont assez rares. Je connais cette question aussi bien que l'honorable député de Peel.

M. BLAIN: Mon propre comté envoie des milliers de sacs de pommes de terre à Toronto, dans le mois de juillet et j'en puis dire autant pour toute cette région de la province d'Ontario.

M. CARVELL: Vers la fin du mois.

M. BLAIN: Non; avant le 12 juillet.

M. CARVELL: La province du Nouveau-Brunswick produit de grandes quantités de pommes de terre et nous ne les avons qu'à la fin de juillet. La même chose a lieu dans la province de Québec. Il peut y avoir certaines localités dans la province d'Ontario, où les pommes de terre, cultivées dans certaines conditions, mûrissent un peu plus tôt, mais ces cas sont assez rares. Si mon honorable ami veut consulter les tableaux de navigation et du commerce, à la page 280, il constatera que pendant le seul mois de juillet, nous avons importé pour $190,835 de pommes de terre. Durant les quatre premiers mois de l'exercice—avril, mai, juin, juillet—nous en avons importées pour $287,413, et pendant toute l'année, pour $428,000; de sorte que plus des deux tiers des pommes de terre importées au Canada durant l'année dernière, nous sont arrivées pendant les quatre premiers mois de l'exercice fiscal. Qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve que nous n'avons pas de pommes de terre au Canada pendant cette saison et que nous les faisons venir des Etats-Unis. Cela prouve que nous les achetons à une saison pendant laquelle le cultivateur canadien n'en a pas à mettre sur le marché et que leur importation en franchise ne lui causerait aucun tort.

Je me suis procuré un rapport du département des Douanes pour les mois d'octobre, novembre et décembre et je constate que pendant ces trois mois, nous n'avons importé que pour $5,000 de pommes de terre. Je n'ai pas les rapports pour les mois de janvier, février et mars, mais je suis certain qu'à cette saison de l'année, l'importation des pommes de terre est presque nulle. Pendant les mois d'avril, mai et juin, elles commencent à nous arriver en très grandes quantités et, comme je l'ai dit, cela ne cause aucun tort au cultivateur canadien, parce qu'il n'en a pas à vendre. à cette saison.

Passons maintenant à l'article suivant—les tomates. Dans les onze premiers mois de l'an dernier, nous en avons importées pour $273,000, sur lesquelles il a été prélevé un droit de $82,000, et durant les quatre premiers mois de l'année, il nous en est venu pour $226,896 des Etats-Unis. Autrement dit, presque toutes les tomates que nous avons importées l'an dernier nous sont arrivées durant les quatre premiers mois de l'année. Oserait-on prétendre que les cultivateurs canadiens ont des tomates à vendre en quantité appréciable, dans le mois de juillet? Personne n'osera répondre oui à cette question. Le Canada ne produit pas de tomates dans le mois de juillet et toutes nos importations de l'an dernier ont été faites durant les mois de mai, juin et juillet. Pourquoi? Parce qu'à cette saison de l'année les tomates sont mûres aux Etats-Unis et qu'elles ne sont pas mûres au Canada. Nous nous en importons quand nous n'en avons pas ici, et cela ne cause aucun tort au producteur canadien, puisqu'il n'en a pas à vendre. Comme résultat, le consommateur canadien a été mis dans l'obligation de payer $82,000 de droits. Cette somme est allée dans les coffres du gouvernement, sans profit pour le producteur

et sans profit pour le consommateur. J'arrive maintenant aux fraises et aux autres fruits hâtifs.

M. MUNSON : Quand avez-vous constaté tout cela?

M. CARVELL : J'étudie cette question depuis quelques mois.

M. MUNSON : Il ne vous est jamais venu à l'idée de vous en occuper pendant les quinze années que le parti libéral a été au pouvoir?

M. CARVELL : Nous nous en sommes occupés et nous avons constaté que la situation était telle que je viens de l'exposer. Nous avons voulu y remédier en 1911, mais nos adversaires ont réussi à nous en empêcher. Si cela peut faire plaisir à mon honorable ami, je n'ai rien à y voir. Je lui expose les faits tels qu'ils sont et s'il croit pouvoir les contredire je l'invite à le faire.

M. MUNSON : Je m'étonne que vous n'ayez pas pensé à cela plus tôt.

M. CARVELL : Nous avons voulu changer cet état de choses, et nous n'avons pas réussi, mais nous sommes bien décidés à persévérer dans nos efforts et nous réussirons.

Plusieurs DEPUTES : Oh! oh!

M. CARVELL: Que mes honorables amis ne s'y trompent pas. J'étais à parler des mûres, des fraises, des cerises, des canneberges, des pêches et des coings. Si les honorables députés de la droite consultent les rapports du commerce, ils constateront pour les fruits, la même chose que pour les légumes. C'est surtout pendant les trois ou quatre premiers mois de l'année, pendant que nous n'en avons pas ici, que nous en importons des Etats-Unis. Il est vrai qu'il y a des fraises canadiennes vers le milieu de juillet, mais pas avant, et tous les fruits que je viens de mentionner sont importés au Canada avant que les nôtres soient mûrs. Le consommateur canadien est obligé de payer des droits sur ces articles, à une saison de l'année où le producteur canadien n'en a pas à vendre et par conséquent, l'admission en franchise de ces fruits ne lui causerait aucun tort. Lorsque les fruits canadiens sont prêts à être mis sur le marché, la saison des fruits est finie aux Etats-Unis, et si la convention commerciale avait été ratifiée, nous aurions pu vendre de grandes quantités de fruits aux Etats-Unis dans les derniers mois de l'été.

Je crois que personne au Canada n'aurait plus profité de la réciprocité que les producteurs de fruits d'Ontario. Je sais bien qu'ils n'ont pas été de cet avis; ils se sont laissés convaincre que la réciprocité leur ferait du tort, mais par l'étude des tableaux du commerce et de la navigation, j'ai constaté que cette convention commerciale aurait été extrêmement avantageuse à l'industrie fruitière au Canada. Je n'ai aucun doute que lorsque les électeurs canadiens seront parfaitement au courant de la question, ils reconnaîtront qu'ils se sont trompés. Si les producteurs ne veulent pas l'admettre, les consommateurs l'admettront. Tous ceux qui liront l'exposé fait hier soir par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville), se demanderont où tout cela doit aboutir.

L'honorable député de Muskoka (M. Wright) a cru trouver quelques légères erreurs dans les tableaux donnés par mon honorable ami, concernant les prix des pommes de terre et de quelques autres denrées, à Montréal et à New-York, mais l'honorable député de Muskoka donnait la cote des mois de juin et juillet, alors que ces articles sont à meilleur marché aux Etats-Unis qu'au Canada. Si l'on établit la même comparaison, durant les mois de septembre et octobre, on constate que les mêmes produits se vendent à meilleur marché au Canada qu'aux Etats-Unis. Pourquoi? Parce que durant les mois de mai, juin et juillet, le Canada n'a pas de fruits ni de légumes à mettre sur le marché et que les Américains en ont; pendant les mois de septembre et octobre, nous avons ces produits en abondance et, aux Etats-Unis, la saison des fruits et des légumes est presque finie.

Tout se résume à une question d'offre et de demande, et cette question s'impose, aujourd'hui, tout comme elle le fera demain, à l'étude sérieuse de la population de ce pays. Libres sont les honorables membres de la droite de ridiculiser l'idée de la réciprocité; mon honorable ami le ministre des Finances peut même s'arroger le droit de dire que cette idée est morte et enterrée. Ce qui ne m'empêche pas de lui faire observer qu'il se trompe sur ce point, parce que les principes sur lesquels la réciprocité est basée sont loin d'être disparus à jamais, c'est-à-dire que toujours vivaces sont les principes qui ont pour but l'abaissement du coût de la vie et le perfectionnement de l'état de choses où se débat la plus grande partie de nos concitoyens. Pleins de vie sont encore ces principes et il devra y faire face, cette année, l'an prochain, et aussi longtemps que durera l'état de choses que nous relevons maintenant.

Je veux signaler à l'honorable ministre des Finances la conclusion logique qu'il faut tirer des faits que j'ai énumérés à la Chambre. Nos voisins enlèvent le droit sur un grand nombre de denrées alimentaires comprises dans la convention de réciprocité. En tant que l'Ouest se trouve concerné, le nouveau tarif américain ne me dit rien qui vaille. Il est vrai que le Gouvernement des Etats-Unis a abaissé de 25 à 10 cents par boisseau, le droit sur le blé, mais cela ne sera pas à l'avantage du producteur de blé de l'Ouest, puisque l'écart entre les prix payés à Minneapolis et à

Winnipeg ne dépasse jamais dix cents, chiffre atteint très rarement; d'où il faut conclure qu'un droit de 10 cents par boisseau de blé est tout autant prohibitif que l'est un droit de 25 cents par boisseau. Si les Etats-Unis abaissent à 10 p. 100 le droit sur le bétail vivant, cela nous permettra de retirer des bénéfices, mais, il va sans dire que ces derniers seront toujours la conséquence de l'approvisionnement et de la demande.

Ce bénéfice sera énorme, parce qu'on a expédié aux Etats-Unis des quantités considérables de bétail vivant et représentant une valeur de plusieurs millions de dollars, ce qui établit l'importance de la demande; si cette dernière se continue, sous ce tarif abaissé, ce sera probablement à l'avantage du producteur canadien et du consommateur américain. J'estime que l'abaissement du tarif des Etats-Unis favorisera la population de l'Ontario qui se livre à l'élevage et à l'industrie laitière; je sais pertinemment que ce tarif sera avantageux aux habitants des Provinces maritimes, en ce sens que les droits sur les pommes de terre, le poisson et le bois marchand seront enlevés. Notre population des Provinces maritimes ne retirerait aucun avantage sensible du fait qu'on enlèverait le droit sur les moutons et les brebis, parce que la diminution proposée n'est pas considérable et que, dans le cas du bétail, je puis dire que nous, habitants des Provinces maritimes, ne nous livrons pas assez—au contraire de ce que nous devrions faire—à l'élève des animaux. Cette politique favorisera les producteurs de foin de la province de Quebec qui ont expédié, dans le passé, aux Etats-Unis, des cargaisons de foin dont la valeur représentait des millions de dollars et sur lequel ils ont dû acquitter un droit de $4.00 par tonne, droit qui est maintenant abaissé à $2.00 par tonne. On comprend facilement que cet écart soit avantageux et au producteur et au consommateur. En outre, si je ne me trompe, elle sera de nature à augmenter le prix de cet article pour le consommateur canadien. Par contre, si l'on augmente ainsi le prix que doit acquitter le consommateur canadien sur le bétail sur pied, le foin, les pommes de terre, le poisson et le bois marchand, on se trouve nécessairement à augmenter le prix de la vie au Canada. A l'honorable ministre des Finances je demande: Qu'allez-vous décider dans tout cela? Continuerez-vous à rester impassible et à ne rien faire? Diminuerez-vous l'impôt? Je crois que j'ai réussi à convaincre le ministre des Finances—bien qu'il puisse se faire que certains de ses partisans n'aient pas compris—que l'importation, en franchise, de ces articles, ne porterait préjudice à personne et qu'elle éviterait aux consommateurs des grandes villes une dépense annuelle représentant environ $2,000,000. L'honorable ministre est-il prêt à faire cela?

C'est la question que lui poseront les classes ouvrières du Canada; c'est la question que je lui pose, chaque fois que l'occasion de le faire se présente, et c'est la question que lui posera, je l'espère, le parti libéral du Canada. S'il ne veut pas abaisser les droits sur les denrées alimentaires, diminuera-t-il celui qu'on impose sur tout autre article de consommation? Mon honorable ami de la division Saint-Antoine de Montréal pourra lui dire: Laissez les choses en l'état; nous allons vous tenir compte de notre attitude présente, mais prenez garde de porter vos mains indignes sur le tarif; ce dernier était mauvais alors que les libéraux était à la tête des affaires du pays, mais aujourd'hui, il est devenu un objet sacré. L'honorable ministre va-t-il se soumettre au dictum du député de la division Saint-Antoine, ou en diminuant ces droits, préférera-til améliorer l'état de choses où les masses se débattent?

Je vais m'occuper maintenant d'une question qui revêt une importance exceptionnelle pour l'honorable représentant de Lanark-nord (M. Thoburn), qui semble grandement s'intéresser à la question de réciprocité. J'ai ici quelques états relatifs aux lainages et qui intéresseront cet honorable député. Si j'ai quelque chose à reprocher à mes amis politiques, c'est la façon dont ils ont traité, en 1907, cette partie du tarif qui s'appliquait aux lainages, parce qu'ils ont négligé de tenir compte, alors et dans une mesure appréciable, de la préférence britannique. Je dis que les libéraux n'ont pas traité, alors, les consommateurs canadiens comme ils auraient dû le faire, et c'est là ce que je leur reproche. Lorsqu'un homme me dit qu'il est de bon principe économique de réclamer une taxe de 22 à 35 p. 100 d'un pauvre homme sur les vêtements que sa famille et lui-même doivent porter durant nos hivers canadiens si rigoureux, pour ne pas dire se laisser geler à mort, je suis en droit d'affirmer que cet impôt représente, ni plus ni moins, qu'un vol organisé et je ne trouve pas d'expression plus adoucie pour qualifier cet acte. Pourquoi obliger un homme de payer un droit de 35 p. 100 sur des vêtements dont il a besoin pour empêcher ses enfants de geler à mort? Je ne veux pas de filature au Canada à ce prix-là.

Je vais citer des faits qui se rapportent à ce tarif inique imposé à la population du Canada, touchant les lainages. Je donne le tableau suivant qui fera voir le total des importations des lainages au Canada; les importations d'Angleterre et celles de tous les autres pays; la valeur des marchandises importées d'Angleterre et le droit auquel elles ont été soumises; la valeur des lainages importés des autres pays et le droit acquitté sur elles:

Importations de lainages, au cours d'onze mois.

	Grande-Bretagne. Valeur.	Tous autres pays. Valeur.
Couvertes..	$ 82,976	$ 48,666
Cachemires, etc.. ..	2,637,587	314,085
Draps, etc..	1,004,892	61,570
Tweeds, etc..	1,280,992	63,059
Flanelles..	86,995	26,777
Tricots	1,005,759	383,329
Bas et chaussettes.	1,324,009	171,278
Toiles..	1,937,269	107,114
Filées..	208,826	75,908
Laine brute et laine filée, n.a.p. ..	7,834,431	2,021,292
Hardes faites	1,020,592	1,106,794
Lustrés, etc..	1,223,275	106,820
Divers..	577,840	394,407
Valeur total.. ..	$19,775,443	$4,784,955
Total des droits.	$ 4,449,474	$1,654,535

J'ai calculé à 20½ p. 100 le droit sur les marchandises anglaises ce qui ne représente pas, je crois, le droit réel, mais, ne possédant pas les états complets, j'ai dû ne faire qu'un calcul approximatif. Aussi, en estimant le droit à 22½ p. 100, je trouve que la population du Canada a payé, en droits, sur les lainages anglais, $4,449,474; sur les lainages importés d'autres pays, en calculant le droit à 35 p. 100, elle s'est trouvée à acquitter $1,654,535. La valeur totale des lainages exportés d'autres pays, au cours de ce laps de temps, a été de $24,560,396; notre population a été obligée d'acquitter sur tout cela des droits représentant $6,124,009, en tout. Je tiens à savoir s'il peut se trouver un partisan passionné de la protection et ne voyant les choses qu'à travers des lunettes portant la caractéristique même de ce système économique, qui entreprenne d'excuser cette perte, pour le Canada, de plus de six millions de dollars, montant des droits imposés sur ces articles de première nécessité.

Mais il y a pis encore. Je suis persuadé que nos fabricants de tissus pourraient nous vendre leurs produits à un prix presque aussi abaissé que peut l'être celui qu'on demande pour les tissus qu'on exporte de l'étranger, et que, pour chaque dollar de la production domestique la population du Canada a payé un droit tout aussi élevé que l'était celui qu'elle a dû acquitter sur les articles importés. Voilà pourquoi les fabricants de tissus ont voté en faveur de la protection. Ils reconnaissent qu'ils réclament de la population le prix de leur produit plus le droit de douane. Mon honorable ami de Lanark ne nie pas cela. Il consent pour certaines catégories de produits, à abaisser le prix de 1 p. 100, ou dans une mesure qui lui permette de continuer ses affaires, mais ce que les autres fabricants et ce que lui-même font, c'est de réclamer du peuple le coût de ces articles, dans leur pays d'origine, plus le droit, et voilà pourquoi notre

M. CARVELL.

population doit réellement payer le droit sur le produit domestique aussi bien que sur l'article importé. Donc, au lieu de payer $6,000,000 en droits sur les lainages, nous acquittons probablement $12,000,000 de ce chef, ce qui représente $12,000,000 sur des articles qui sont presque aussi nécessaires à la vie que le sont les fruits et les légumes. Cependant, nos amis de la droite disent: Que nos mains profanes ne touchent pas à ce tarif; fournissez à ces intéressés l'occasion de s'engraisser et de s'enrichir à vos dépens. Ils nous disent que ces industries ne peuvent subsister, si on n'enlève pas les droits sur ces marchandises, parce qu'elles ont absolument besoin d'un tarif protecteur de 25 à 35 p. 100, pour subsister. Voilà ce que je ne crois pas.

S'il se trouve, en cette Chambre, quelqu'un qui prétende que la protection soit nécessaire, je lui demande de prouver sa prétention. Je suis prêt à entendre raison sur ce point; je ne tiens pas à opposer mes dogues et mes idées aux faits et aux arguments. Il y a déjà longtemps que je fais partie de cette Chambre, et j'ai entendu déclarer, à maintes reprises, que si l'on abaisse les droits sur les lainages, on fermera les filatures. Mais, lorsqu'un homme se présente au tribunal et qu'il me dit que telle et telle chose est vraie, je ne me crois pas obligé d'accepter cette affirmation; il me faut connaître les raisons de cet homme et, si elles s'imposent à mon jugement, j'accepte les déclarations de cette personne. Ainsi, je veux que le fabricant de lainages fournisse les raisons qui le mettraient dans l'impossibilité de continuer ses affaires, si ces droits étaient enlevés. Nous savons qu'il y a, au Canada, des filatures qui sont riches. Nous n'ignorons pas qu'elles se sont développées au point de s'organiser en compagnies; voilà pourquoi il leur faut majorer leur capital-actions, et c'est ce qu'elles font. Comment! mais on peut constater tout cela, si l'on se donne le mal de lire les journaux publiés chaque jour. On trouve qu'il y a des actions ordinaires et préférentielles.

Les actions communes sont toutes fictives; elles ont, cependant, une valeur sur le marché. Si nous entreprenions d'abaisser les droits sur les lainages, nous verrions accourir des centaines de gens qui nous diraient: Nous possédons des actions communes dans l'industrie des lainages et si vous diminuez le tarif, nous ne pouvons plus espérer retirer de dividendes sur notre mise de fonds. Il est malheureux pour l'actionnaire de bonne foi qu'il arrive que, si le capital-actions est fictif, il perd sa mise de fonds. Cependant, si le détenteur primitif ne donne aucune valeur, en retour, l'existence de ce capital-actions donne-t-elle le droit aux intéressés de saigner à blanc le pauvre homme et la pauvre femme qui habitent le Canada, tout cela, dans

le but de recevoir des dividendes? Voilà l'état de choses auquel le peuple de ce pays doit faire face.

Non seulement cela est vrai, dans le cas des lainages, mais cette observation s'applique également à presque toutes les divisions de l'industrie manufacturière du Canada. Il en est ainsi pour le coton. J'ignore jusqu'à quel point les actions capitalisées de l'industrie textile sont majorées, mais leur valeur fictive doit dépasser ces données trois ou quatre fois. On clame que si l'on abaisse ces droits, disparus seront les dividendes sur le capital-actions majoré. Pourquoi en serait-il ainsi? L'industrie textile est, en réalité, entre les mains d'une seule grande coalition.

Dans le Nouveau-Brunswick, il s'est trouvé un établissement qui a refusé de se joindre à la coalition; on est simplement intervenu, on a fermé l'établissement qui a été obligé d'entrer dans la coalition. J'ose déclarer ici que les trois quarts de leurs actions ordinaires sont fictives. Une des meilleures preuves que ces choses ne sont pas ce qu'elles devraient être existe dans cette Chambre même.

L'année dernière, mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) a réussi à faire adopter par le Gouvernement son système favori d'une commission du tarif. Il nous a alors fait connaître la sorte d'hommes qui devaient la constituer—ce doit être des protectionnistes. Le Gouvernement a fait adopter ce projet de loi par la Chambre, puis il l'a présenté au Sénat. Ce dernier a apporté un amendement, qui prescrivait simplement que, si la commission entreprenait d'instituer une enquête sur une ligne d'affaires particulières, en vue d'élever ou d'abaisser le tarif, elle aurait le droit de s'enquérir du compte du capital, afin qu'on pût savoir le montant réel et fictif de ce capital. Et qu'est-ce que les fabricants ont obligé leurs amis de faire ici? Mais, mon honorable ami de Saint-Antoine a laissé tomber l'objet, comme si c'eût été un serpent, et le Gouvernement s'en est détourné comme d'un reptile. Et, depuis ce jour, il n'en a plus parlé. Pourquoi le Gouvernement présente-t-il et adopte-t-il de nouveau le projet? Il déclare que son bill des grandes routes était une mesure avantageuse pour le peuple. Lorsque le Sénat l'a modifié, l'année dernière, le Gouvernement a accepté l'amendement. Il a néanmoins présenté de nouveau le projet cette année dans les mêmes termes, et il l'a envoyé au Sénat. Il va ensuite devant l'électorat et il déclare que le peuple est privé d'argent pour les chemins et les ponts, parce que le Sénat a rejeté son bill des grandes routes. C'est le cri qu'on lance par tout le Canada. Il n'est pas une élection, ni une élection partielle, dans laquelle on ne fait pas valoir cet argument. Mais son attitude est bien différente à l'égard du bill de la commission du tarif: il est muet comme une huître à l'égard de cette mesure. Pourquoi ne présente-t-il pas de nouveau cette mesure et ne déclare-t-il pas au peuple, lorsqu'il va devant le pays, que le vilain Sénat a tué le bill de la commission du tarif? Plutôt que de permettre au peuple de jeter un coup d'œil furtif sur les conditions intérieures de ces fabriques, afin que le peuple puisse savoir le montant fictif du capital, le Gouvernement se taira à ce sujet, et nous n'en entendrons plus parler, aussi longtemps que ces gens resteront au pouvoir.

Afin de montrer le sujet de plainte des consommateurs du Canada contre le Gouvernement actuel, permettez-moi d'énoncer quelques faits relatifs au coton. Je crois que les cotonnades sont des articles aussi nécessaires que les lainages, et qu'il y a plus de capital fictif dans l'industrie des cotonnades que dans celle des lainages—et c'est dire beaucoup. Des honorables députés de l'autre côté affirment: Si vous réduisez les droits sur les cotonnades, l'industrie ne pourra pas payer de dividendes. Mais la partie fictive du capital sur laquelle il est payé des dividendes, ainsi que je vous l'ai fait observer, est autant d'argent alloué aux fabriquants. L'année dernière, notre importation de cotonnades a eu à peu près l'importance de celle des lainages, ce qui indique que l'industrie du coton est en très grande partie entre les mains d'un vaste intérêt unique. J'ai ici un relevé indiquant les importations de la Grande-Bretagne et celles des autres pays. Lorsque je parle " d'autres pays " à ce sujet, je ne crois pas me tromper en disant que quatre-vingt-dix-neuf de ces importations comprennent les Etats-Unis d'Amérique. C'est quelque chose de merveilleux, lorsque vous examinez avec soin les rapports du commerce, de constater que, sauf celui avec la Grande-Bretagne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Amérique du Sud, nous faisons la plus grande partie de notre commerce avec les Etats-Unis, ce pays avec lequel les honorables membres de l'autre côté nous ont déclaré ne vouloir ni échange ni commerce.

Importation de cotonnades pour onze mois.

	Grande-Bretagne. Valeur.	Tous autres pays. Valeur.
Toile, etc..	205,112	$ 76,751
Cotonnades grises, non blanchies..	536,391	343,861
Coton blanc	2,011,401	567,396
Tissus, etc..	4,515,093	1,667,131
Divers..	5,770,805	7,576,655
Valeur totale..	$13,038,802	$11,021,797
Droit total..	2,281,790	2,755,449

Importations totales, $24,060,599; droit total, $5,037,229.

Ces chiffres représentent le commerce avec l'étranger. Les mêmes conditions règnent encore ici, comme en ce qui concerne les lainages, sauf que le droit sur les cotonnades n'atteint pas les deux tiers de celui imposé sur les lainages, et c'est un bénéfice à cet égard. Je n'ai pas les chif-

fres de la production locale des cotonnades, mais j'ose dire qu'on pourrait les obtenir dans les rapports du recensement, si quelqu'un les examinait. Je constate cependant que nos importations de coton brut pour onze mois ont dépassé $7,000,000. J'ignore la proportion de la valeur du coton brut en regard de celle de l'article fabriqué, mais je suppose qu'elle ne peut être plus forte que la moitié. Je ne crois donc pas me tromper en supposant que nous fabriquons au Canada à peu près la moitié de notre consommation. Si cette supposition est bien fondée, le peuple canadien paie alors au gouvernement ou au fabriquant $10,000,000 par année, à cause des droits dont le coton est frappé. L'industrie du coton est entre les mains d'une puissante coalition, qui nage dans l'argent, et qui a été obligé d'augmenter son capital fictif et de le surélever encore, pour empêcher le peuple de connaître ses profits. Prenez par conséquent une industrie comme celle-ci, qui est entre les mains d'une coalition contrôlant cette ligne de commerce pour le pays, est-il juste, en présence d'un surplus de $55,000,000, que les pauvres gens de ce pays doivent payer $10,000,000, la moitié au gouvernement et la moitié au filateur? Cela doit forcer mes amis de l'autre côté à réfléchir. Je ne désire pas chasser du pays l'industrie du coton; je désire la fabrication de cotonnades en ce pays. J'affirme néammoins qu'il a surgi une condition d'affaires dans ce pays—et je reconnais avec franchise que mes propres amis peuvent être blâmés dans un certain degré—mais je me soucie peu de qui est à blâmer. Je déclare qu'il règne aujourd'hui une condition qu'il est de notre devoir d'envisager, car c'est saigner à blanc la classe ouvrière. Et ces droits ne sont pas prélevés, parce qu'ils sont nécessaires, mais dans le but d'enrichir le riche et d'appauvrir le pauvre.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. CARVELL: Lorsque la Chambre a levé la séance à une heure, je signalais certaines iniquités du présent système tarifaire, par application duquel le peuple du Canada était obligé de payer plus qu'il ne le devrait, dans le but de produire un revenu pour exercer les affaires du pays. J'ai parlé des produits alimentaires importés au pays, sur lesquels il a été acquitté un droit de $2,000,000, et qui auraient été admis en franchise en vertu de la convention de réciprocité. J'ai aussi mentionné le fait qu'environ $24,000,000 de lainages, et presque la même somme de cotonnades, ont été importés au pays et frappés d'un droit excessif. Je désire à présent discuter très brièvement un autre produit d'une importance aussi grande pour le peuple canadien que les produits alimentaires, les lainages et les cotonnades: les machines aratoires. De toutes industries du Canada, la moins grevée est celle des machines aratoires. Les relevés du commerce pour l'exercice écoulé indiquant cependant que le peuple canadien paie les machines aratoires plus cher qu'on ne devrait l'y contraindre. J'ai été fortement frappé hier soir de la manière droite, dont l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a traité cette question. Il a énoncé que nous pourrions fabriquer dans ce pays des machines aratoires d'aussi bonne qualité et à aussi bon marché que celles fabriquées dans tout pays de l'univers, sauf les Etats-Unis, bien qu'il n'ait pas fait connaître le degré dans lequel les Etats-Unis peuvent les fabriquer à un prix de revient moins élevé qu'au Canada. En outre, mon honorable ami a reconnu que si l'on dégrevait entièrement les matériaux qui figurent dans la fabrication des machines agricoles, cette industrie pourrait se maintenir avec une réduction dans les droits. Il n'a pas indiqué dans quelle mesure il faudrait opérer cette réduction, ni les articles subsidiaires sur lesquels il faudrait réduire les droits; il a mentionné les vis, mais rien de plus. Il a déclaré que si vous réduisiez le droit sur les machines aratoires, il vous faudrait probablement le réduire sur cinquante à cent différents articles entrant dans leur fabrication.

J'ai acquis une certaine expérience personnelle dans la fabrication des instruments aratoires, et je dois dire que j'ai échoué à cause de la concurrence que j'ai éprouvée de la part de la Massey-Harris Company et des autres grandes maisons que mon honorable ami a mentionnées. L'honorable député a eu la sincérité d'admettre que les petits fabricants ont été exclus du commerce au Canada par les grandes maisons, et que la fabrication des instruments aratoires était aujourd'hui circonscrite à trois grandes maisons, qui forment une coalition. Un droit de 17½ à 25 pour 100 protège cette coalition, et les grands fabricants peuvent exiger—et ils l'exigent, de fait— du peuple canadien pour leur machine un prix équivalant à un excédent, variant de 17½ à 25 pour 100, sur celui auquel les objets seraient vendus, si le droit était aboli. Aucun argument présenté par des honorables membres de cette Chambre n'a jamais justifié ce droit, mais un certain nombre d'honorables députés l'ont trouvé inutile et injuste, surtout l'honorable représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen). Je regrette de dire que ce dernier n'est pas aussi ardent à discuter aujourd'hui les griefs de ses mandants qu'il l'était avant le 21 septembre 1911. Nous possédons tous un certain degré de connaissance au sujet de l'industrie manufactu-

rière de ce pays. Ainsi que je l'ai avoué, j'ai moi-même perdu de l'argent en essayant de fabriquer des instruments aratoires en concurrence avec une puissante maison canadienne. La vente à plus bas prix n'a pas été aussi importante, en ce qui nous concernait, que la vente des articles à un terme d'un, de deux et de trois ans, avec intérêt. Nous n'avions pas assez de fonds pour agir ainsi, et nous avons dû cesser nos opérations. Mon honorable ami a fait observer qu'il vous faudrait réduire le droit imposé sur les matériaux qui entrent dans la fabrication des instruments aratoires, avant de pouvoir abaisser le droit sur l'article fabriqué. Comme il a en outre déclaré que, si vous abaissiez ou abolissiez le droit dont sont frappés ces matériaux, vous pourriez le réduire sur l'article ouvré. Il est même allé jusqu'à insinuer, bien qu'il ne l'ait pas affirmé, qu'on pourrait entièrement abolir le droit. Je suis un peu au fait des matériaux qui entrent dans la fabrication des instruments aratoires au Canada, et je considère que quatre-vingt-quinze pour cent du coût total des machines aratoires, en ce qui concerne les matériaux représente le coût du fer et de l'acier. Il entre un peu de bois—une simple bagatelle. Il entre un peu de peinture, mais la dépense de ce chef est si faible, comparé au coût total de l'article, qu'il ne vaut pas la peine de la mentionner.

Le travail du peintre coûte quelque chose, mais le coût de la peinture elle-même ne représente pas le quart de 1 p. 100 du prix de revient des machines. Je n'ai pas le temps et ce n'est pas le moment d'entreprendre une discussion sur les droits imposés sur le fer et l'acier et sur le prix de revient de ces articles au Canada, et de les comparer aux droits et au prix de revient des mêmes articles dans d'autres parties de l'univers; cependant, si la députation se reporte au tarif des douanes de 1907 et si elle en examine les item ayant trait aux articles qui entrent dans la fabrication des machines aratoires, elle s'apercevra que les droits sont très bas. L'item suivant figure sous la rubrique "fer":

Fer ou acier laminés ou acier fondu en barres, bandes, feuillards, bandelettes, droites ou autrement, feuilles ou plaques, de toutes grandeurs, épaisseurs ou largeurs, galvanisés ou enduits ou non d'une autre substance, et ébauchés en acier pour la fabrication de hachoirs mécaniques, lorsqu'ils valent plus de trois cents et demi la livre.

Ces articles entrent en franchise lorsqu'ils proviennent de la Grande-Bretagne et ils n'acquittent qu'un droit de 5 p. 100 lorsqu'ils sont importés d'un autre pays. Quelques-uns d'eux servent à la fabrication des machines aratoires. Des barres de fer ou d'acier, devant servir uniquement à la fabrication de pelles, lorsqu'elles sont importées par des fabricants de pelles, acquittent un droit de $2 par tonne. Une grande quantité de ces articles sert à la fabrication des machines aratoires ordinaires. Puis, prenons les item suivants:

Fer ou acier en barres, laminés, soit enroulés, en tiges, barres ou bottes, y compris barres rondes, ovales, carrées et plates; massets d'acier, $4.25 la tonne.

Fer et acier laminés en poutre, en U et cornières, et fer et acier laminés d'autres formes, ni percés à l'emporte-pièce, ni forés, et sans autre plus value, pesant au moins 35 livres à la verge de longueur, à l'exclusion des pièces de formes carrées, plates, ovales ou rondes et des rails de chemin de fer, $2.00 la tonne.

Une grande partie de ces articles sert à la fabrication des gros instruments aratoires que ce pays produit.

Plaques de fer ou d'acier laminées, d'au moins trente pouces de largeur, pour la fabrication de chaudières à vapeur, etc.

Ces plaques servent à la fabrication des chaudières à vapeur et des machines aratoires. On voit donc que, dans tous les cas, les matériaux qui entrent dans la fabrication des machines agricoles acquittent un droit de $2 à $4 par tonne. Combien de tonnes servent à la fabrication des machines aratoires ordinaires? Laissant de côté les machines locomobiles d'un prix élevé dont je ne parle pas, prenons une charrue, une batteuse, une faucheuse, un râteau, une herse ou un autre instrument aratoire ordinaire, et nous aurons un article qui ne pèsera pas une tonne, ni même une demi-tonne. Je vous dis que le droit ne serait que de $2 à $4 sur tous les matériaux servant à la fabrication d'une machine aratoire; cependant, mon honorable ami, déclare qu'il faut un droit de 17 à 25 p. 100 afin d'indemniser le fabricant parce que celui-ci doit payer un droit sur la matière première, ainsi qu'un droit sur quelques sous de peinture qu'on applique sur l'article pour en cacher les défauts. Afin de démontrer la manière injuste dont le député de Brantford a traité la Chambre hier soir, je rappellerai qu'il a dit qu'il faut imposer un droit de 20 p. 100 sur les charrues pour qu'elles puissent être fabriquées au Canada. Il a parlé des charrues parce que, a-t-il dit, c'est une chose que nous connaissons. Mon honorable ami ne sera pas surpris, non plus que le ministre des Douanes, mais plusieurs membres de la Chambre et plusieurs habitants de ce pays seront étonnés de m'entendre dire que presque toute la matière première qui sert à la fabrication d'une charrue est admise en franchise au Canada. On lit à l'article 444 du présent tarif:

Versoirs ou socs ou plaques de charrues, et autres plaques pour instruments aratoires, coupées de dimensions dans des plaques d'acier laminées mais ni moulées ni poinçonnées, ni polies ni autrement ouvrées.

Ces articles entrent en franchise non seulement lorsqu'ils viennent de l'empire britannique, mais de n'importe quelle partie de l'univers.

M. CURRIE: Quels sont ceux qui ont établi ce tarif?

M. CARVELL: Nous l'avons établi, je ne le nie point. Le représentant de Selkirk était absent ce matin; autrement, il aurait entendu ce que j'ai dit à ce sujet. Je ne critique pas; je déclare que ce tarif pouvait être nécessaire, il y a cinq ans, mais qu'aujourd'hui, avec un excédent de $55,000,000, il est inutile de prélever autant d'impôts sur la population. Or, s'il est un article qui devait être dégrevé en tout ou en partie, c'est la charrue. En présence du témoignage et des aveux du député de Brantford, je me demande pourquoi les charrues ne seraient pas inscrites sur la liste des articles admis en franchise, car il admet que tout ce qu'il faut au Canada pour cela c'est d'obtenir la matière première sans acquitter de droits. Mais il l'obtient à l'heure qu'il est; il peut assurément acheter son bois aussi bon marché au Canada qu'en aucun endroit du monde. Il fait signe que non; il y a d'autres articles qui sont imposés. Il acquitte un droit sur les écrous et les boulons qui entrent dans la charrue.

M. CURRIE: Ils sont fabriqués au Canada.

M. CARVELL: Le fabricant canadien retire du consommateur le montant du droit.

M. CURRIE: Les plaques ne sont pas fabriquées au Canada.

M. CARVELL: Mon honorable ami importe ou achète les boulons et les écrous des fabricants canadiens et il acquitte le droit sur ces articles. Je voudrais savoir combien de livres de boulons et d'écrous il emploie dans une charrue ordinaire. Une demi-douzaine au plus, j'imagine. Il acquitte le droit sur une demi-douzaine de livres et qu'est-ce que cela représente, croyez-vous? Trois quarts de cent par livre, de sorte qu'il doit payer environ 4 cents pour les boulons et les écrous d'une charrue. Pourtant, il lui faut un droit de 20 p. 100 sur ses produits afin d'acquitter ce droit de 4 cents sur les boulons et les écrous.

M. COCKSHUTT: Outre les trois quarts de cent, n'y a-t-il pas un droit *ad valorem*?

M. CARVELL: Oui. 25 p. 100.

M. COCKSHUTT: Mais oui, 25 p. 100.

M. CARVELL: Mais sur une demi-douzaine de livres de boulons et d'écrous, c'est si peu de chose que 25 p. 100 qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

M. STANDFIELD: Les petits ruisseaux font les grandes rivières.

M. CARVELL: Oui. Nos adversaires se raccrochent aux choses insignifiantes; ils s'arrêtent à des arguments futiles, mais laissent de côté la question principale. Pourrions-nous diminuer les droits sur les machines aratoires? Je ne saurais comprendre comment le ministre des Finances peut justifier le maintien de ces droits sur les machines aratoires, lorsqu'il y a un excédent de $55,000.000, et lorsqu'il calcule qu'il y en aura un de $85,000,000 l'an prochain. Il n'y a pas au Canada un seul cultivateur qui ne soit pas obligé d'acheter quelques machines aratoires et d'acquitter ce droit sur chaque achat. Rien ne sert à l'honorable député de dire que ces machines se vendent aussi bon marché au Canada qu'aux Etats-Unis. Il n'en est rien, et le représentant de Brantford l'a avoué hier soir. Il a admis que les machines aratoires coûtent meilleur marché aux Etats-Unis qu'au Canada, et si l'on supprime les trois quarts des droits ils sont encore plus que suffisants pour compenser ceux que le fabricant doit payer sur la matière première. L'an dernier, nous avons importé $13,128,325 de machines aratoires, y compris les machines locomobiles et les pièces de charrue. Nous avons imoprté $772,035 de charrettes, etc., et $2,864,673 de machines à gazoline qui sont devenues des machines aratoires, soit en tout $16,865,055, sur lesquelles nous avons payé des droits de $3,373,000.

Si c'était tout, ma cause ne serait peut-être pas aussi bien établie. Si je m'arrêtais là, mon honorable ami pourrait dire: Nous ne pouvons pas entrer en concurrence avec le reste de l'univers; il est vrai que nous avons les meilleurs articles, que nous avons fait tout ce que nous pouvions faire; néanmoins, nos cultivateurs importent $17,000,000 de machines malgré un tarif protecteur et ils acquittent des droits de 17 à 25 p. 100. Mais examinons le revers de la médaille. Ceux qui doivent avoir des droits de 17 à 25 p. 100 pour se protéger et entrer en concurrence avec les fabricants des Etats-Unis ont l'an dernier vendu $5,871,838 de leur produits hors du Canada. Un homme sensé peut-il dire ou prétendre logiquement que trois établissements canadiens qui peuvent soutenir la concurrence du reste de l'univers et vendre à l'étranger $5,671,000 de machines aratoires ont besoin d'un droit de 17 à 25 p. 100 afin de fabriquer ces machines pour le marché domestique, et qu'ils sont tenus d'exiger des consommateurs canadiens 20 p. 100 de plus que ceux-ci n'auraient à payer ailleurs pour les mêmes articles? Cela n'est pas logique, n'a pas de bon sens, et veut simplement dire que, dans l'intérêt de ses habitants,

les cultivateurs canadiens sont tenus de payer leur machines aratoires un cinquième de plus, et que le Gouvernement pourra diminuer les droits de moitié, et même des trois quarts, sans nuire à ces industriels. Ceux-ci poursuivaient leurs opérations; ils réaliseraient moins de bénéfices, j'en conviens, mais ils ne méritent pas d'en réaliser autant. Les cultivateurs du Canada auraient une chance; ils obtiendraient ce à quoi ils ont droit et ce qu'ils obtiendront, car nos adversaires n'ont pas fini d'entendre parler de l'agitation qui règne en ce moment.

Hier soir, le député de Selkirk était porté à différer d'avis avec le représentant de Brantford. Ils ont rompu une lance. J'aimerais entendre le député de Selkirk commenter l'exposé budgétaire et exprimer son opinion sur les droits imposés sur les machines aratoires. Le représentant de Portage-la-Prairie se tient prudemment à l'écart, mais je voudrais lui demander de nous dire ce qu'il en pense. J'aimerais aussi connaître l'avis de quelques députés de la droite qui représentent les circonscriptions rurales.

M. BRADBURY: Lorsque le député de Portage-la-Prairie a proposé à la Chambre de diminuer les droits sur les instruments aratoires, mon honorable ami l'a-t-il appuyé?

M. CARVELL: Je ne le pense pas. Si cette proposition a été faite, elle l'a été de manière à poser la question de cabinet et je n'aurais pas voulu renverser l'ancien ministère. Depuis que je fais partie de la Chambre, et j'en fais partie depuis 1904, le fond de cette question n'a jamais été discuté. Il est vrai que lors du dépôt de l'ancien tarif, des représentants conservateurs de l'Ouest ont proposé, au moment de la troisième lecture, de diminuer les droits sur les instruments aratoires, mais ils ont pris bien soin de ne pas mettre cette question sur le tapis à un moment où le fond de la question aurait pu en être discuté, et de poser nécessairement la question de cabinet.

Mais il y a six ans de cela. Les choses ont changé en six ans, et il ne sert de rien à nos amis de la droite de nous demander ce que nous avons fait lorsque nous étions au pouvoir. Nous n'y sommes plus. Si nous avons commis des fautes, nous en avons subi la peine. Il s'agit de savoir ce que va faire aujourd'hui le ministre des Finances au sujet des conditions qui lui donnent un excédent de $55,000,000. Que va faire le Gouvernement? Voilà ce que la Chambre et le pays désirent savoir. Si l'honorable député de Selkirk désire poser des questions, qu'il demande au ministre des Finances ce qu'il entend faire. Mais mon honorable ami est le dernier homme au monde pour créer des ennuis au ministre des Finances, et si ce dernier n'a jamais d'ennemis plus dangereux que les honorables députés de Selkirk et de Portage-la-Prairie, il est en parfaite sûreté. Il laisse à l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) et à l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) le soin de lui tracer sa politique. Il n'y a aucun danger que le Gouvernement tombe du pouvoir sur les votes de défiance que pourrait proposer l'honorable député de Selkirk.

M. BRADBURY: Je serais alors dans la même position qui s'est trouvé l'honorable député lui-même.

M. CARVELL: Il y a encore un autre sujet qui appelle notre attention. Il ne touche pas sérieusement aux intérêts du cultivateur, mais il fournit un argument à l'appui de ma prétention. C'est un article qui peut ne pas être d'absolue nécessité pour le cultivateur, c'est plutôt un luxe, mais, à mon avis, le droit dont il est frappé, est beaucoup trop élevé. Je veux parler du droit de 35 p. 100 sur les automobiles et les véhicules à moteur de toute sorte. Ces véhicules de luxe ne sont pas d'absolue nécessité pour le cultivateur, mais ils sont devenus nécessaires à plusieurs de mes électeurs, et les cultivateurs désirent tout autant que moi avoir un automobile. Ils en achètent et continueront à en acheter.

M. CURRIE: Ils prospèrent sous la politique Nationale.

M. CARVELL: Oui, jusqu'à un certain point, ils prospèrent. Mais si mon honorable ami veut des comparaisons, je puis dire que pour un cultivateur qui possède un automobile dans le comté de Carleton, il y en a 500 dans l'état voisin du Maine, où les cultivateurs ont l'avantage de ce marché que nos honorables amis de la droite redoutent tant. Je pourrais lui donner le nom d'un petit township dans l'état du Maine, où il pourra compter six cents cultivateurs possédant des automobiles.

M. WHITE: Quel est le tarif des Etats-Unis sur les antomobiles?

M. CARVELL: Je ne saurais dire. Mais je sais que l'on peut acheter une automobile aux Etats-Unis pour les deux tiers du prix qu'on paie au Canada. On peut acheter, de l'autre côté de la frontière, dans le Maine, pour $1,085 des automobiles que l'on nous vend ici $1,500, absolument la même voiture, avec les mêmes morceaux de rechange. J'en ai un et je sais ce que je dis. Je pourrais rapporter un incident dont j'ai été le témoin l'été dernier. J'étais appelé auprès d'un vieillard sur le lit de la mort, qui voulait faire son testament. Je trouvai auprès de lui un bon médecin conservateur qui lui donnait ses soins. Ce dernier voulait savoir le prix d'un cer-

tain automobile. Je lui dis qu'il se vendait $1,500. Jusqu'à présent le docteur s'était servi d'un petit "runabout"; mais la fièvre de l'automobile l'avait pris et il me demanda ce que pouvait coûter cette automobile dans l'état du Maine, dont la frontière n'était qu'à un mille et demi. Je lui répondis que le prix en était de $1,050. C'est un véritable vol de grand chemin, me dit-il. Je lui répondis que lorsque l'occasion lui a été offerte de voter pour la réciprocité, il avait voté contre. On se mit à rire et le docteur s'en alla.

M. MACDONALD: Le vieux est-il mort?

M. CARVELL: Non, il est encore en vie.

M. CURRIE: Les Etats-Unis ont leur propre marché et peuvent faire leurs automobiles à meilleur marché.

M. CARVELL: J'ai mentionné cet incident simplement pour montrer que nous n'avons pas besoin d'une protection de 35 p. 100 sur les automobiles.

Personnellement la chose n'importe peu, parce qu'un cultivateur peut se passer d'une automobile, bien qu'il aimerait beaucoup à en avoir une, et si les droits étaient réduits, des milliers de cultivateurs, qui ne le peuvent pas aujourd'hui, pourraient peut-être alors en acheter.

Une autre question qui a été discutée est celle des chaussures. Je suppose que mon honorable ami de Saint-Antoine dirait que je ne suis pas courtois à son égard si je ne parlais pas de cette question. J'ai consulté les rapports du commerce des derniers onze mois, et j'y constate que l'on n'a pas pour ainsi dire importé aucune chaussure de l'étranger. On n'en a importé que pour la somme de $225,000, ce qui montre que le niveau du tarif est si élevé que nous sommes obligés d'acheter nos chaussures de nos manufacturiers canadiens, et si quelqu'un me dit que nous pouvons acheter nos chaussures à aussi bas prix au Canada qu'aux Etats-Unis, je leur répondrai qu'il ne sait pas ce qu'il dit. Pour s'en convaincre il n'a qu'à ouvrir un magasin de chaussures à dix ou quinze milles de la frontière, n'importe où entre Sainte-Croix et l'océan Pacifique, et il constatera que bien que l'on puisse peut-être acheter de grosses chaussures à aussi bon marché au Canada, dès que l'on veut avoir un bon article, et spécialement des chaussures de dames, il y a avantage à aller aux Etats-Unis. Les dames canadiennes, résidant à dix milles de la frontière et qui ont un certain enclin à la contrebande, iront aux Etats-Unis acheter leurs chaussures, parce qu'elle peuvent obtenir un meilleur article pour moins d'argent. Si le manufacturier canadien fait une chaussure aussi bonne et la vend aussi bon marché que le manufacturier américain, pourquoi le ministre des Finances n'enlève-t-il pas le droit sur les chaussures?

La grande république américaine va ouvrir bientôt ses marchés à nos fabricants canadiens, et si ce dernier désire avoir un champ plus vaste que celui du Canada, il trouvera de l'autre côté de la frontière une population de cent millions d'âmes à qui il pourra vendre des chaussures. Si nous pouvons fabriquer les chaussures à aussi bon marché chez nous qu'aux Etats-Unis, et je le crois, abolissons alors le tarif et laissons les Américains venir nous vendre et nous irons aussi leur vendre. Comme l'a dit l'honorable député de Brantford, si nous avons un marché étendu, si nous pouvons vendre à des millions de personnes au lieu qu'à des centaines, alors nous pourrons manufacturer à meilleur marché, et si les Américains abolissent leur tarif, abolissons le nôtre aussi. Si nous pouvons acheter une chaussure meilleure à meilleur marché, nous en aurons le bénéfice. Si l'honorable député de Brantford a raison, nos manufacturiers pourront augmenter leur commerce. Mais je suis certain que nous verrions des éclairs électriques jaillir du siège de l'honorable député de Saint-Antoine, si le ministre des Finances osait toucher au droit sacré sur les chaussures. Mon honorable ami ne serait pas aussi tendre pour le ministre qu'il l'a été hier, et toute la furie tory se tournerait contre lui, s'il osait toucher au droit sur les chaussures.

M. AMES: L'honorable député ne sait-il pas que lorsque les libéraux sont arrivés au pouvoir le droit sur les chaussures était de 25 p. 100 et qu'ils l'ont élevé à 30 p. 100?

M. CARVELL: Je sais cela parfaitement; mon honorable ami ne m'apprend rien. S'il avait écouté ce que jai dit ce matin, il saurait que je n'ai pas défendu mes amis politiques, qui ont voulu l'écouter et écouter ses pareils, et ils ont eu la récompense qu'ils méritent.

M. CLARK (Red-Deer): Mais présentement où en est la question; comment le tarif du président Wilson traite-t-il les chaussures?

M. CARVELL: Je propose de les mettre absolument libres de tous droits.

M. CLARK: C'est progressif.

M. CARVELL: Oui, c'est progressif. Mais l'honorable député de Saint-Antoine répond par l'argument que si l'on abolit les droits sur les chaussures, il faut les abolir aussi sur le cuir. J'admets cela. Tous ceux qui sont protégés dans leur commerce ajoutent les droits aux prix de leurs articles. Le tanneur et corroyeur a une protection de 12 à 15 p. 100 sur son cuir, et il ne manque pas de faire payer ce droit

à tous ceux qui lui achètent sa marchandise, mais le manufacturier de chaussures est protégé par un tarif de 30 p. 100. L'honorable député de Saint-Antoine veut-il nous faire croire que nous ne pouvons pas manufacturer les chaussures à aussi bon marché au Canada qu'aux Etats-Unis? Mais c'est la même organisation; on emploie les mêmes outillages; la main-d'œuvre coûte aussi bon marché ici, et la force motrice coûte moins cher; notre population vit plus économiquement, et l'honorable député ne peut pas prétendre que l'ouvrier canadien ne fait pas autant d'ouvrage dans une journée que l'ouvrier américain. Nous pouvons donc alors fabriquer des chaussures à aussi bonnes conditions au Canada qu'aux Etats-Unis si le cuir coûte le même prix. Pourquoi donne-t-on une protection de 30 p. 100 au fabricant de chaussures lorsque l'on n'accorde que 12 p. 100 où 15 p. 100 au manufacturier de cuir, et celui-ci n'a pas même droit à autant que cela parce qu'il n'y a pas de droits sur les peaux. Dites ce que vous voudrez, le temps arrive ou nous devons résoudre ces grands problèmes, et nous devons le faire de façon à diminuer le prix de la vie qui est devenu presque intolérable.

M. CURRIE: L'honorable député croit-il que l'on devrait abolir le droit sur le cuir?

M CARVELL: Je n'ai pas dit cela; j'ai dit qu'on devrait diminuer, et si mes honorables amis veulent que je discute la question, je lui dirai que c'est là ce que je ferais.

M. AMES: Parlez-vous au nom de votre parti?

M. CARVELL: Non, je parle pour moi seul; j'exprime ce que je crois être la meilleure politique pour le Canada, celle que mes amis feraient bien d'adopter. J'ai démontré....

M. AMES: Dites-nous quelle est la politique de votre parti.

M. CARVELL: Si l'honorable député veut prendre patience, il constatera où j'en suis, et je ne suis qu'un humble membre individuel du parti. J'ai au moins la sincérité d'exprimer ce que je pense, et j'exprimerai ma pensée. Si mon honorable ami ne s'en accommode pas, il n'est pas tenu de l'accepter, et je ne lui fais pas de tort, si je ne représente pas mon parti. Mais mon honorable ami craint que je représente mon parti, et je sais que je ne représente pas seulement un très grand nombre de membres de mon parti, mais un très grand nombre de membres du sien. Je représente certainement des millions de Canadiens, dont les vues prévaudront dans un avenir rapproché. J'ai prouvé que nous payons un droit sur les fruits et sur les légumes importés au pays, à une époque de l'année où nos producteurs n'ont pas ces fruits et ces légumes, et que leur admission en franchise ne préjudicierait à personne. J'ai démontré que nous avons payé l'année dernière un droit de $345,000 sur les œufs non produits au Canada, lors de leur introduction au pays, et que leur importation en franchise ne préjudicierait à personne. Pour les quatre premiers mois de l'exercice 1912, avril, mai, juin et juillet, alors qu'il est produit des milliers d'œufs au Canada, nous n'en avons importé que pour $605,000. Toutefois, dans les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février, époque de la rareté des œufs dans ce pays, nous en avons importé pour une valeur de $2,456,000, soit une augmentation d'un million et demi de dollars sur les cinq derniers mois de l'exercice, comparativement aux six mois précédents. L'importation des œufs, à une époque où on ne peut se les procurer au Canada, ne préjudicierait naturellement pas au producteur canadien. Puis, en ce qui concerne le beurre: dans les mois d'avril, de mai, juin, juillet, d'août et de septembre, les six premiers mois de l'exercice, mois dans lesquels nous produisions du beurre dans ce pays, nous n'avons importé que pour une valeur de $658,000; mais dans les cinq mois suivants de l'exercice, nous en avons importé pour une valeur de $1,170,000, dont la plus grande partie provenait de la Nouvelle-Zélande. Pendant ces mois de l'exercice, nous ne produisions pas de beurre au Canada, mais nous avons néanmoins fait payer le droit aux consommateurs sur le beurre importé. Il n'y a pas de doute qu'il nous a fallu payer le droit sur ce beurre, parce qu'il nous faut rivaliser avec le marché de Londres, qui réglemente le prix du beurre pour l'univers. Vous pouvez transporter une livre de beurre de la Nouvelle-Zélande à Londres à bien meilleur marché que de la Nouvelle-Zélande à Toronto. Par conséquent, le consommateur canadien doit payer le prix de Londres plus le droit, car, s'il ne payait pas le droit, le beurre irait à Londres. Le fait même qu'il vient au Canada prouve que les consommateurs acquittent le droit ici.

M. CURRIE: L'honorable monsieur abolirait les droits sur les œufs et sur le beurre?

M. CARVELL: Je les abolirais très certainement.

M. BENNETT (Simcoe-est): En ce cas, pourquoi ne proposez-vous pas leur abolition?

M. CARVELL: Oui, et je représente une circonscription électorale de cultivateurs. Je ne crains pas les cultivateurs de ma circonsciption, ni ceux de toute partie du

Canada, lorsque les faits réels de la question leur seront soumis. Doit-on me dire qu'il est nécessaire d'imposer un droit sur le beurre, lorsque le prix du gros atteint trente cents la livre. C'est un outrage de le faire. Comment un pauvre homme, qui gagne $1.50 par jour, pourra-t-il procurer du beurre à sa famille, s'il lui faut le payer trente cents la livre au prix du gros.

M. MARCIL: Le prix des œufs frais à Montréal l'année dernière a atteint soixante-dix cents.

M. CARVELL: Oui, mais ce n'est pas le prix ordinaire, bien que les œufs se soient vendus à un prix variant de trente-cinq à quarante cents la douzaine, et, dans les grandes cités, à un prix variant de cinquante à soixante cents. Quelqu'un a-t-il l'intention de me dire que vous devriez maintenir un droit sur les œufs et faire payer l'ouvrier cinquante cents la douzaine, surtout à une saison de l'année où le Canada ne produit pas d'œufs?

M. THOBURN: Laisseriez-vous le droit sur quelque article?

M. CARVELL: Oui, j'en laisserais. Je donnerais à mon honorable ami environ la moitié des lainages qu'il produit à bon marché. Je consens à en protéger le reste. Mes honorables amis de l'autre côté me demandent ce que je ferais. En premier lieu, j'admettrais en franchise tous les articles des produits alimentaires que nous pouvons envoyer en franchise aux Etats-Unis aujourd'hui, car ce dernier pays est notre plus grand marché. Les œufs proviennent en grande partie des Etats-Unis.

M. THOBURN: En êtes-vous certain?

M. CARVELL: Dans les onze premier mois du dernier exercice, nous avons importé de la Grande-Bretagne 6,030 douzaines d'œufs; des Etats-Unis, 11,529,686 douzaines, et 60,000 douzaines du reste de l'univers.

M. CURRIE: En ce qui concerne le beurre?

M. CARVELL: Je crois pouvoir convaincre mon honorable ami qu'il n'existe pas une très grande différence entre les œufs et le beurre. Il trouvera le renseignement à la page 230 des relevés mensuels non revisés des rapports du commerce et de la navigation pour février. Ce sont les derniers relevés que nous ayons. L'année dernière, nous avons importé de la Grande-Bretagne, sous le régime du tarif général, une valeur de $8,578.

J'ignore ce que "sous le régime du tarif général" signifie dans le cas présent. Nous avons importé des Etats-Unis une valeur de $309,857; de l'Australie, une valeur de $25,212; de la Nouvelle-Zélande, une valeur de $6,347; de tous les autres pays, une valeur de $951. Sous le régime du tarif préférentiel, nous avons importé de la Grande-Bretagne une valeur de $151,267, et de la Nouvelle-Zélande, une valeur de $1,327,922. Par conséquent, la plus grande partie de tout le beurre importé au Canada provenait de la Grande-Bretagne et de la Nouvelle-Zélande. Mais, tandis qu'une valeur de $1,400,000 a été importée sous le régime du tarif préférentiel, une valeur de $300,000 a été importée des Etats-Unis. Il a donc été importé des Etats-Unis, sous le régime du tarif général, plus d'un cinquième autant de beurre que de la Grande-Bretagne sous le régime du tarif préférentiel. Je conjure avec espoir que ce Gouvernement abolisse les droits sur tous les produits alimentaires admis en franchise aux Etats-Unis. Je ne voudrais abolir les droits sur ceux qui n'y sont pas admis en franchise. Nous devons écouler quelque part notre excédent de produits. Ce Gouvernement devrait, je crois, accroître la préférence britannique, non au moyen d'une augmentation nominale, mais réelle, véritable.

Quelques VOIX: Oh, oh.

M. CARVELL Pourquoi mes hoorables amis raillent-ils? Mes amis, qui enroulent le drapeau autour d'eux et disent: nous ne voulons ni commerce, ni échange avec les Américains; mes amis, qui disent: cramponnez-vous au drapeau et sauvez l'empire—lorsque j'affirme qu'ils devraient augmenter la préférence britannique, je suis en butte à leurs moqueries. J'ai préconisé une préférence britannique, quand je me suis adressé à cette Chambre, en mars 1911, au sujet de la question de réciprocité. Je l'ai préconisée, lorsque j'ai discuté le discours du Trône, en novembre dernier. Je la préconise aujourd'hui. Je désire encourager le commerce avec la Grande-Bretagne, plutôt qu'avec les Etats-Unis, malgré l'infidélité que m'imputent mes honorables amis. Je préférerais commercer avec la mère patrie qu'avec toute autre nation étrangère. Je désire voir l'union de cet empire en vue de la prospérité commune, tout autant que le désirent mes honorables amis de la droite; mais je ne désire pas la voir se réaliser au coût du plus pur du sang du peuple canadien. Je désire voir s'accroître la préférence britannique, de sorte que le peuple ouvrier et le consommateur du Canada puissent avoir une chance d'acheter tous les articles importés de ce pays à un plus faible taux qu'ils ne les achètent aujourd'hui.

Lorsque cela se produira, le peuple pourra les acheter à meilleur marché, s'ils proviennent d'une autre partie de l'univers, et les acheter à meilleur marché dans certains cas, s'ils sont produits au Canada.

En effet, le producteur canadien est tenu de soutenir toute concurrence. Rien ne frappe autant de terreur les fabricants canadiens que le terme "préférence britannique." Il a été proposé à l'association des manufacturiers canadiens à leur dernière réunion de préconiser la préférence britannique. Ils ont traité toute la question avec dédain et mépris. Ils se sont moqués de la proposition, et ils ont refusé de l'étudier.

M. THOBURN: Mon honorable ami préconise-t-il une préférence sur le marché britannique pour tout article que nous avons à vendre en retour de la préférence, dont jouit le Canada, sur les effets en provenance de la Grande-Bretagne.

M. CARVELL: Aucun fidèle canadien ne désirerait accroître le coût des aliments destinés à l'ouvrier anglais. Vous ne pouvez accorder de préférence au producteur canadien sur le marché anglais sans le faire. C'est pour cette raison qu'on a abandonné la réforme du tarif dans la mère patrie. On a constaté que le peuple ne le souffrirait pas et que c'était illogique. Si mes honorables amis de l'autre côté n'ont pas plus de fidélité que de dire qu'ils ne permettront pas aux produits anglais de pénétrer au Canada sous le régime de la préférence, avant que le peuple anglais nous octroie la préférence sur son marché, ils ne sont pas les gens fidèles qu'ils se proclament.

M. THOBURN: Que feriez-vous?

M. CARVELL: Je mettrais ces hommes qui exploitent des carderies actionnées par un seul cheval et munies de machines surannées, fonctionnant depuis environ cinquante ans, dans un état où il leur faudrait installer de nouvelles machines et exercer des opérations sur un principe d'affaires, ou bien de cesser leurs opérations. Je les mettrais dans un état où elles n'extorqueraient pas l'argent du peuple canadien. Vous pouvez fabriquer des lainages au Canada presqu'à aussi bon marché que dans tout autre pays de l'univers. Vous avez la force motrice à bon marché; votre main-d'œuvre n'est pas plus considérable, et vous pouvez vous procurer les machines presqu'à aussi bon marché, car beaucoup d'entre elles sont admises en franchise. Le producteur canadien peut chaque jour fabriquer autant de verges de drap que le producteur anglais. Par conséqent, si vous avez les mêmes machines et les mêmes conditions, vous pouvez exécuter un ouvrage aussi bon. Mais l'obstacle est que les lainages sont frappés d'un droit de 35 p. 100.

M. THOBURN: Non, monsieur.

M. CARVELL: Je dis qu'ils le sont. Mon honorable ami aura une chance de parler, s'il le désire. Nous avons un droit de trente-cinq p. 100 sur les effets provenant des pays non compris dans l'empire britannique, et de vingt-deux à vingt-cinq p. 100 sur les effets provenant de l'empire britannique. Ces fabricants continuent leur industrie avec leurs machines surannées, et ils déclarent qu'ils ne peuvent vivre sans demander des prix élevés. Mais, c'est absolument absurde.

Je vais citer un cas qui est venu à ma connaissance personnelle. Dans ma propre ville, il y a huit ou neuf ans, nous avons eu un petit moulin dans le genre de ce que je viens de dire. Le gérant de la banque en a pris le contrôle. Ses machines étaient vieilles de trente ou quarante ans et il ne prospérait pas. La chute est arrivée avec une dette de $8,000 à la banque. Le gérant de la banque en a pris le contrôle. Il manquait d'expérience et les machines étaient d'environ un demi-siècle trop vieilles. Mais grâce à la protection, il a réussi en moins de trois ans à éteindre la dette et à libérer complètement la propriété. Est-il raisonnable d'avoir un tarif qui permette de telles choses? Cela ne peut se faire dans des conditions qui forcent le peuple à payer les marchandises plus cher qu'il ne le devrait. Je ne sais pas combien ces droits peuvent être réduits, mais je crois que les affaires pourraient en supporter une diminution considérable. Et l'effet de cette diminution serait de forcer les manufacturiers à employer les méthodes modernes et se contenter de profits raisonnables. Loin de moi la pensée de chasser les manufacturiers des affaires; je serais désolé si une seule de mes paroles tendait à cette fin. Je suis aussi désireux de voir les industriels réussir autant que peut l'être mon honorable ami de Lanark-ouest (M. Thoburn), et autant que lui je crois que les manufacturiers sont nécessaires à la prospérité du pays. Mais je crois aussi que le consommateur a tout autant que le manufacturier le droit de vivre et de devenir riche.

Revenons, maintenant, aux cotons; ils ne sont pas autant protégés que les lainages. Je crois qu'en tout cela les plus grands coupables sont les fabricants de lainages. Comme je l'ai dit, avant le lunch, l'industrie du coton est entre les mains d'une coalition dont le stock a été flotté trois ou quatre fois. Et d'ici à quelques années, si nous nous proposons d'augmenter les droits, le cri sera lancé partout par les acheteurs qu'ils auront à souffrir si les dividendes sur un stock auquel ils ont contribué ne sont pas payés. La coalition du ciment est probablement l'exemple le plus parfait de ce genre d'opération. Il y a trois ou quatre ans, certains financiers firent l'acquisition de presque toutes les manufactures de ciment du Canada, payant pour cela $9,000,000 ou $10,000,000.

Ils émirent des actions et du stock préférentiel, afin de payer les frais d'établissement, puis $13,000,000 de stock ordinaire, lequel a été offert à des acheteurs de bonne foi, dans tout le pays. D'ici cinq ans, ce sera par milliers que l'on comptera les gens possédant ces actions pour lesquelles ils auront payé du bon argent. Si, après cela, vous vous décidiez de réduire les droits sur le ciment, ces gens auraient un grief réel contre vous. Je vous dis que c'est maintenant le temps de lutter contre ces choses-là. Ce n'est que depuis quatre ou cinq ans qu'on entend parler de ces trusts et de ces coalitions.

Un DEPUTE: Pourquoi ne leur avez-vous pas fait la guerre?

M. CARVELL: Pourquoi nous ne leur avons pas fait la guerre. Mais on n'a pas entendu parler de ces trusts ou coalitions avant il y a deux ou trois ans.

M BRADBURY: La coalition du ciment a été créée sous l'administration que l'honorable député supportait.

M. CARVELL: C'est précisément ce que j'ai dit—qu'il a été formé il y a trois ou quatre ans; l'honorable député croyait avoir découvert la pie au nid. Je n'ai pas essayé de tromper le comité et quand mes amis méritaient du blâme, je l'ai admis. Quelques-uns des honorables députés de l'autre côté, y compris l'honorable président de cette Chambre, ont paru désireux, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, de faire enquête au sujet des mergers de ciment et beaucoup d'entre nous étions désireux de les voir faire cette enquête. Maintenant, ils sont au pouvoir et ont toutes les chances de faire cette enquête; mais alors même qu'ils seraient au pouvoir jusqu'à la fin du monde, avec des gens qui supportent cette coalition comme le fait l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury), il n'y aurait jamais d'enquête. Je mentionne ce cas-là simplement pour faire voir quelles iniquités provoque notre système de protection. Il est inutile pour les honorables députés de l'autre côté de dire: Vous êtes responsables. J'admets notre part de responsabilité. Mais les conditions ont changé durant les trois ou quatre dernières années et changent encore rapidement. C'est à peine si nous pourrions citer une industrie canadienne un peu considérable qui n'a pas été réorganisée et à chaque dollar en argent placé on a ajouté un dollar d'eau. Dans quelques années ces actions ordinaires seront entre les mains d'acheteurs bona fide, disséminés partout; les hommes qui gèrent ces grandes coalitions ne gardent pas pour eux le stock ordinaire; ils obtiennent de l'argent comptant pour ce stock. C'est le temps de voir à cela; il ne sera jamais trop tôt, vous ne sauriez trop tôt diminuer les droits afin d'empêcher l'extension de ces grands mergers au Canada. Les choses vont de mal en pis tous les jours. Non seulement vous enlevez aux consommateurs et aux ouvriers ce que vous n'avez pas le droit de leur enlever, mais vous provoquez un état de choses auquel il sera presque impossible de faire face dans cinq ans d'ici. Des gens de bonne foi achètent ce stock fictif et si on réduit ensuite les droits, ces gens auront le droit de venir dire au Gouvernement: Vous ne pouvez pas intervenir dans la question des droits au point de nous empêcher de retirer des dividendes sur des actions pour lesquelles nous avons payé du bon argent.

Jusqu'à quel point les droits peuvent être réduits, je n'en sais rien, je n'ai pas pris la peine d'étudier cette question et il pourrait venir à l'idée de quelqu'un des honorables députés que je n'ai pas la compétence voulue pour cela. Mais c'est le devoir du ministre des Finances et non pas le mien. Si j'ai décrété un état de choses qui ne devrait pas exister, c'est le devoir du ministre des Finances d'appliquer le remède. C'est son devoir de se procurer les renseignements, c'est son devoir de se servir de la commission du tarif s'il croit la chose nécessaire, du moment qu'il ne s'en servira pas pour nous empêcher de constater quelle eau il y a dans le stock de ces entreprises—c'est son devoir de s'enquérir des faits et de soumettre au Parlement quelque mesure de la nature à débarrasser le peuple de taxes injustes.

Il est venu devant le Parlement et avec quel résultat? La montagne en travail enfante une souris. Il réduit les droits sur le sucre jusqu'à concurrence de vingt cents par cent livres. Cela me paraît être trois ou quatre sous sur chaque valeur de $1.00 et pour refaire cela il a appliqué un droit sur le coco et les produits qui en dérivent, lesquels ont été jusqu'à présent admis en franchise; et il dit après cela qu'il s'est efforcé d'améliorer la condition des masses. Il a fait pis que cela; il a conclu un traité avec les Antilles anglaises pour dix ans, par lequel il s'est mis dans l'impossibilité de placer le sucre sur la liste de franchise, parce que, advienne que pourra, il est obligé de conserver les droits sur le sucre venant de toutes les parties du monde, excepté des Antilles anglaises, jusqu'à concurrence de quinze cents par cent livres. S'il y a un article de consommation qui devait être mis sur la liste de franchise—quelque chose que l'homme le plus pauvre du pays doit se procurer pour lui et sa famille—c'est le sucre; et cependant les honorables députés se sont croisé les bras et ont privé le peuple de ce bienfait pour dix ans à venir. Si mon honorable ami avait réduit à 15 cents

le droit sur le sucre brut et réduit en conséquence ce produit manufacturé, ce serait là quelque chose dont il pourrait s'enorgueillir. Mais lorsqu'il vient devant la Chambre et dit: "Nous avons réduit de vingt cents par piastre le droit sur le sucre", tout ce que je puis dire, c'est que cela ne signifie rien. Il est vrai que les magnats du sucre, après que mon honorable ami eût prononcé son discours sur le budget, ont dit: "Nous avons réduit le sucre de vingt cents par cent livres". Mais toute l'affaire est entre les mains d'une coalition et le prix montera rapidement, cinq cents cette semaine et cinq cents la semaine prochaine, jusqu'à ce qu'il soit aussi haut que jamais. Des honorables députés parlent de la réduction du coût, pour le consommateur, parce que la matière première est réduite de vingt cents par cent livres. Si vous étiez allés trouver l'association des manufacturiers avec cette proposition, ils l'auraient reçue avec la même dérision avec laquelle ils ont reçu la proposition d'augmenter la préférence anglaise. Si mon honorable ami avait réduit le droit sur la matière manufacturée en proportion de la réduction sur la matière première, il aurait dans une certaine mesure soulagé l'anxiété publique, parce que le manufacturier étranger pourrait de cette façon envoyer ici son sucre d'autant meilleur marché.

Je n'admets pas l'argument que l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a avancé hier soir que du moment que vous réduisez les droits vous forcez le manufacturier à abandonner les affaires. J'ai une foule de raisons qui m'engagent à rejeter cet argument.

Je crois avoir un peu de bon sens et d'intelligence. J'ai essayé de manufacturer, sur une petite échelle pendant dix ou quinze ans, et j'ai au moins gagné une expérience qui me permet de discuter des sujets de ce genre. Que personne ne me dise qu'il faut 25 ou 35 p. 100 pour manufacturer au Canada; Je ne le crois pas. Qu'on ne vienne pas me dire qu'il faut de 15 à 25 p. 100 de protection sur les cotonnades en ce pays; je le ne crois pas. Qu'on ne vienne pas me dire qu'il est nécessaire d'avoir de 17½ à 25 p. 100 pour pouvoir manufacturer des instruments aratoires; je connais mieux. Il est inutile d'essayer de me faire croire qu'il est nécessaire d'avoir un droit protecteur de 30 p. 100 pour pouvoir manufacturer des chaussures, parce qu'il y a sur le cuir une taxe de 12 à 15 p. 100. Le parti conservateur ne se lamente plus depuis que le Gouvernement a déposé le bill de préférence en 1897. Il prédisait dans le temps la fermeture des manufactures, il disait que les cheminées dans tout le pays ne lanceraient plus de fumée et il annonçait une ruine générale complète. Quel a été le résultat? Les manufactures ont-elles fermé leurs portes? Là où il n'y avait qu'une manufacture en 1897, il y en avait trois en 1910. Avec la préférence anglaise, les manufacturiers du Canada n'ont jamais, depuis leur existence, fait autant de progrès que durant les dix dernières années. Réduisez les droits et vous permettez aux consommateurs d'acheter plus facilement et partant les manufacturiers feront plus d'affaires. Ils feront autant d'argent que jamais et non pas au moyen de ce que je pourrais appeler le vol de grand chemin, ce qui, en ce qui concerne les ouvriers du moins, parait être leur pratique actuellement. L'honorable député de Lanark-nord n'a pas fermé boutique lors de l'inauguration de la préférence avec l'Angleterre et il sait bien qu'il ferait plus d'argent si les droits étaient diminués de moitié. Il n'y a pas un manufacturier qui fermerait boutique s'il y avait une réduction de droits. Si le parti conservateur prêchait aux ouvriers la doctrine que je viens d'émettre, l'honorable député de Lanark-nord aurait beau se couvrir d'avis, il ne réussirait pas à convaincre le peuple qu'une réduction de droits serait nuisible.

L'ère du protectionnisme à outrance est passée. On a essayé de ressusciter le système en Angleterre, mais sans succès; il reçoit le coup de grâce aux Etats-Unis, et aujourd'hui le Canada est le seul pays du monde civilisé doté d'un Gouvernement qui ose encore se constituer le champion de ce régime suranné. Le ministre, je l'espère, retiendra cet enseignement et tiendra compte des arguments que j'ai fait valoir en faveur des cultivateurs, des classes ouvrières et des consommateurs au Canada. L'an prochain, j'espère, dans son exposé des motifs, il nous annoncera qu'il a pris des mesures pour atténuer, dans une certaine mesure, les souffrances du peuple, et s'il le fait, il se trouvera du moins un député de la gauche qui applaudira à cette nouvelle orientation.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Il convient qu'à l'instar de tous ceux qui m'ont précédé, j'offre mes félicitations au ministre des Finances. Il doit être heureux de constater qu'on n'ait pas adressé une seule critique sérieuse à son exposé budgétaire et qu'il ait été l'objet de pareil acceuil de la part des députés de droite et de gauche. Au surplus, personne ici ne saurait s'attendre à ce que l'honorable député qui m'a précédé (M. Carvell), puisse parler une heure durant sans se livrer aux récriminations. Aux débuts de ses observations, il a dirigé une attaque contre le député de Lanark-nord (M. Thoburn) qui jouit ici du respect universel. Et à la réprimande bien méritée que lui a adressée un de mes collègues de droite pour cette

attaque injustifiable il s'est contenté de répondre: "Je n'ai rien à rétracter". Ces paroles et le ton de la réplique sont caractéristiques du député de Carleton. Je ne crois pas me tromper en disant que, dans cette Chambre, comme au dehors, il n'a jamais fait preuve de sentiments de générosité envers ses adversaires politiques. Il n'est guère à craindre qu'il souffre jamais d'un accès de magnanimité. Les mots "vol", et "vol légalisé" ont coulé de ses lèvres comme de sources, au cours de sa harangue, et nul mieux que lui n'est autorisé à se prononcer en aussi délicate matière. Je le demande à tous les députés de droite et de gauche qui ont l'honneur de détenir un mandat ici depuis quelques années, qui ont observé la carrière parlementaire du député de Carleton, qui l'ont vu, à temps et à contre-temps, justifier la dépense de deniers de l'Etat consacrés à des quais en sciure de bois, des marchés louches en matière de terres dominales et le reste; est-il un seul député ici qui croie qu'il existe une transaction d'ordre politique si condamnable, si tortueuse qu'elle puisse donner au député de Carleton le saisissement d'un scandale inconnu? A mon avis, il serait impossible de rien découvrir qui puisse donner pareille secousse à l'honorable député.

M. CARVELL: Si l'honorable député a quelque accusation à porter contre moi personnellement touchant ma conduite au cours de ma carrière parlementaire, dans ma gestion des affaires publiques, dans mes relations avec les ministères de l'Etat, qu'il ait donc le courage de le faire. Je le mets au défi de soumettre ma conduite à l'enquête la plus approfondie.

M. EDWARDS: Si je voulais m'inspirer de l'exemple du député de Carleton (N.-B.), je me contenterais d'esquisser un rire sardonique et de m'écrier: "Ah! oui! il faut bien que le bât vous blesse, puisque vous protestez!". J'ai tiré certaines conclusions de l'observation que j'ai faite de la carrière parlementaire de l'honorable député, depuis que je détiens un mandat ici, et que je suis en lieu de l'étudier. Je lui connaissais une grande versalité d'esprit, talent qu'il a soigneusement cultivé; mais personne ici encore n'avait soupçonné que l'honorable député put se livrer à des gestes d'acrobatisme politique comme ceux dont il nous a régalés aujourd'hui. Il nous a surabondamment prouvé qu'il a un droit incontestable à la médaille décernée au champion des acrobates politiques du parti libéral, et ce n'est pas là, on l'avouera, un mince honneur, quand on songe au nombre de rivaux aspirant à ce titre, du côté de la gauche. Les évolutions de ses contorsions en matière fiscale et commerciale feraient sécher d'envie les moins jaloux. Jamais encore je n'ai entendu ici un orateur prononcer un discours aussi tortueux. Au cours de ses observations, il nous a dit que les classes ouvrières dans la ville où il demeure ont été tellement frappées de ses arguments au sujet de la réciprocité qu'elles lui ont donné la plus forte majorité de suffrages qu'il eût encore reçue. S'il en est ainsi des classes ouvrières de la ville où il réside, cela doit également s'appliquer aux centres ruraux de son comté; et cependant il n'y a pas obtenu de majorité, puisque sa pluralité totale n'a été que de neuf voix; et s'il ne se fût pas indignement prévalu d'une légère erreur de forme et refusé de permettre le recensement des bulletins, il se serait trouvé en minorité de soixante ou soixante-dix voix, et sans mandat électif pour cette Chambre. Il nous a dit: "J'ai toujours prétendu que le cultivateur obtiendrait pour ses produits des prix plus rémunérateurs, si on adoptait la réciprocité". Il a prétendu que les prix dépendaient du rapport de l'offre et de la demande, principe fondamental parfaitement connu. Mais, ajoute-t-il, les produits canadiens n'influeraient pas sensiblement sur les prix, s'ils allaient aux Etats-Unis; parce que le volume de ces produits exportés serait quantité négligeable, au regard de l'offre globale et ainsi n'influerait pas sensiblement sur cette dernière. Il prétend que sous le régime de la réciprocité, le cultivateur canadien recevait un prix plus élevé pour ses produits puis, l'instant d'après, il soutient que ces produits n'influeraient pas sensiblement sur l'offre aux Etats-Unis, et par conséquent il n'y aurait de modification importante ni dans les rapports de l'offre et de la demande, ni dans les prix.

J'en viens aux arguments qu'il a formulés relativement à l'affirmation du député de Maisonneuve (M. Verville) touchant les prix en vogue à Montréal, qui, à son dire, sont plus élevés qu'à New-York.

Je ne m'explique pas comment il peut soutenir que, sous le régime de la réciprocité qui aurait admis nos produits aux Etats-Unis, le cultivateur aurait bénéficié de prix plus élevés.

Sous ce régime, les produits agricoles du Canada, prétend-il, auraient trouvé un bien plus vaste débouché aux Etats-Unis. Si, comme il le prétend, les prix à New-York ou aux Etats-Unis n'auraient pas subi de relèvement et que vu l'importance de l'offre aux Etats-Unis, nos produits auraient été quantité négligeable, je me demande où nos cultivateurs auraient trouvé ce vaste débouché. Si son argument est logique, ce ne sont pas les Etats-Unis qui auraient fourni ce débouché; un peu plus tard, il dit: J'ai toujours prétendu que le consommateur paierait davantage pour chaque article figurant dans la convention douanière.

Et cependant il a prêté son appui à cette convention ici même et devant le pays.

L'honorable député, verse des larmes sur le pauvre consommateur obligé de payer des prix si élevés pour ce qu'il achète. Je le répète, notre collègue raisonne fort singulièrement.

Il a assez longuement péroré sur la question des pommes de terre. Personne ne saurait prendre ses affirmations au sérieux, puisqu'il semble même ignorer à quelle époque de l'année on sème ou on déterre les pommes de terre. Il semble parfaitement dérouté sur la question.

Voyons quelle est son attitude à cet égard. Si je ne me trompe, il laisserait volontiers importer au pays, en franchise, les pommes de terre des Etats-Unis et des autres pays. Ses nations favorisées qui auraient eu le droit d'exporter leurs produits au Canada, sur le même pied que les Etats-Unis sous le régime de la convention douanière, exportent annuellement douze millions de boisseaux de pommes de terre, qui auraient pu bénéficier de l'importation au Canada. Je veux bien que, de concert avec ses collègues, l'honorable député prétende qu'il faut abattre toutes les barrières et laisser importer tous ces produits en franchise douanière au Canada; mais il me répugnerait d'entendre mes collègues de droite formuler pareille thèse, et j'ai pleine confiance que le Gouvernement ne saurait y souscrire. Les cultivateurs canadiens verraient d'un mauvais œil l'application de cette théorie du député de Carleton (N.-B.). Ce serait souverainement injuste à leur endroit et je n'en doute nullement, dans son for intérieur, l'honorable député lui-même doit être convaincu de ce que j'affirme. Il nous parle d'importer au pays les tomates, les fraises, etc., et il affirme que ces produits auraient bénéficié de la franchise douanière, à leur entrée au pays, sous le régime de la réciprocité, à une époque où nos propres producteurs ne sont pas encore en mesure d'alimenter notre marché, est-ce juste envers nos propres maraîchers? Comme son parti le voulait en 1911, l'honorable député désire qu'on laisse importer au pays ces produits du sud et d'autres pays qui bénéficieraient des prix élevés payés pour ces articles par les consommateurs qui désirent les acheter.

Si on peut cultiver les tomates, les fraises et les framboises aux Etats-Unis à meilleur marché qu'ici, et qu'on les importe au pays avant que nos produits soient arrivés à maturité, qui les achète? Les riches, qui sont en mesure de payer des prix élevés pour ces articles, et il n'y a pas de taxe douanière inscrite à notre tarif qui soit plus légitime que cette taxe imposée sur les fruits hâtifs, importés au pays au bénéfice des classes riches, qui peuvent se permettre ce luxe.

Je suis étonné—mais non, rien ne doit plus nous surprendre chez le député de Carleton; je veux dire que je serais étonné —qu'un autre député eût raisonné de la sorte cet après-midi. Tantôt il verse des larmes et s'apitoie sur le sort de ce pauvre consommateur et de l'ouvrier condamnés à payer des prix si élevés pour tout ce qu'ils achètent; tantôt, il prétend qu'il faut laisser importer en franchise ces fruits hâtifs, destinés à figurer sur la table du riche. Les électeurs savaient parfaitement ce qu'ils faisaient en repoussant la réciprocité, et tous les sophismes accumulés par l'honorable député et ses collègues de gauche n'ont pu les convaincre du contraire; car le peuple a de la logique et du bon sens, et il l'a bien prouvé aux dernières élections.

Le député de Carleton a en outre péroré sur les œufs, le beurre et les viandes. La statistique donnée à cette Chambre par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) m'a fort intéressé. Les prix des différents comestibles, dit-il, sont plus élevés à Montréal qu'à New-York. Au cours de ses observations, l'honorable député de Halifax (M. Maclean) a signalé la singulière hausse subie par les produits agricoles au Canada, comparativement aux chiffres des années précédentes. Un mot au sujet de quelques item mentionnés par le député de Carleton. Il a cité le beurre, les œufs, les viandes, importés au pays. Je ne veux pas entrer dans les détails, car on peut fort bien discuter le principe sans s'arrêter aux détails.

Voyons quelle est la situation qu'ont proposé de faire nos honorables amis de l'opposition en vertu de la réciprocité. A propos du beurre, ils ont proposé de permettre l'entrée en franchise de plus de 400,000,000 de livres par an, parce que les pays, en outre des Etats-Unis auraient eu le droit de faire entrer chez nous leurs produits en franchise cherchant toujours des débouchés en dehors de leurs propres marchés pour plus de 400,000,000 de livres de beurre. Je n'ai pas besoin de faire remarquer comme on peut transporter des produits à meilleur compte par eau que par chemins de fer. Chacun sait cela. Je n'ai pas besoin de dire que des œufs, du beurre et de la viande peuvent être mis en entrepôt par quantités énormes dans un très petit espace. Je dis que c'était absolument injustifiable de la part de l'ex-gouvernement de proposer que les cultivateurs du pays vivant dans nos conditions climatériques puissent être forcés de supporter la concurrence des différents pays du monde pour ces articles.

Pour la viande, que serait-il arrivé? Plus de 2,200,000,000 de livres de viande sont exportées par ces pays qui, en vertu de la

réciprocité auraient eu le droit d'entrer en franchise sur le marché canadien. Les Etats-Unis exportent plus de 500,000,000 de livres de viande par an. Voyons comme cela atteint notre pays. Durant l'année 1912, terminée au 31 mars, il est entré des Etats-Unis au Canada pour la consommation intérieure 23,343,989 livres de viande. Sur ce montant 11,233,000 livres étaient du bacon. Avec le tarif tel qu'il existe nous laissons entrer cette viande avec un droit de 2 cents par livre. D'autre part les Etats-Unis exigent 5 cents par livre pour toutes les viandes qui entrent chez eux. Nos cultivateurs exportent-ils de la viande? Assurément, ils en exportent. Le Canada doit trouver en dehors de son marché intérieur un débouché pour 58,351,000 livres de bacon. Examinons ce cas un moment. J'ai dénoncé le tarif actuel sur le bacon comme injuste pour le cultivateur. Je l'ai dénoncé sous la précédente administration et je le dénonce encore aujourd'hui comme injuste. Avec notre tarif, nous permettons aux fermiers américains de venir au Canada et de prendre possession de notre marché pour le bacon et par suite les cultivateurs du Canada sont obligés de chercher un débouché de l'autre côté de l'océan pour le surplus de leur production de bacon.

Je dis que ce n'est pas ce qui devrait exister, quel que soit le parti qui est au pouvoir. Pour moi, je serais en faveur d'augmenter le tarif de deux cents par livre sur le bacon entrant au pays jusqu'à quatre ou cinq cents par livre. Qui a plus le droit au marché du pays que nos cultivateurs? Quel est le principe de la protection? Je demanderai à mes honorables amis de l'opposition qui sont intéressés dans les manufactures, car il y en a dans les deux partis, comment ils aimeraient que le tarif soit fixé de façon à ce que les marchandises venant des Etats-Unis ou d'autres pays puissent déplacer les produits qu'ils manufacturent au point de les obliger de chercher pour eux des débouchés à l'étranger, en leur fermant la porte des marchés intérieurs? Comment aimeraient-ils cela? Comment mon honorable ami de Brantford (M. Cockshutt) aimerait-il cela? Il dirait que c'est absolument injuste et il aurait raison.

En toute justice, les manufacturiers du pays devraient être les premiers à profiter des marchés du pays et ceux qui produisent du bacon y ont autant droit que ceux qui produisent n'importe quoi.

Mais l'honorable député de Carleton prétend que nous devrions ouvrir nos portes toutes grandes et permettre au surplus des produits de tous les pays agricoles au monde d'entrer au Canada absolument libres de tout droit. C'est absolument injuste, comme tout ce que dit sur le libre-échange l'honorable déuté de Red-Deer (M. Calrk) et les quelques autres, en petit nombre, qui sont convertis dans l'opposition. Il est non seulement injuste de parler de libre-échange dans un pays comme le Canada, c'est absolument déraisonnable. Je prétends qu'en établissant un tarif, le Gouvernement doit en toute justice tenir compte des conditions climatériques et autres, non seulement pour notre pays, mais pour les pays étrangers qui nous font la concurrence. Pourquoi imposons-nous une taxe à chaque Chinois qui vient au pays? Est-ce simplement pour des raisons sociales? Ne reconnaissons-nous pas, comme je suis sûr que le fait la population de la Colombie-Anglaise qu'en raison de leur façon de vivre économique et inférieure ils peuvent travailler pour des salaires dont ne se contentent pas les blancs, que ces individus n'ont pas notre niveau de civilisation et qu'ils ne devraient pas entrer librement et comme ils l'entendent au Canada et qu'on doit leur imposer des restrictions en vue de les éloigner de notre pays parce que s'ils pouvaient y venir librement et concurrencer nos ouvriers, le niveau de la manière de vivre des blancs serait abaissé?

Si nous avons raison d'imposer des restrictions à l'immigration des orientaux—et je défie n'importe qui de déclarer qu'on devrait supprimer ces restrictions pour permettre la libre entrée des orientaux au Canada—n'est-il pas logique que nous imposions des restrictions sur les produits de cette main-d'œuvre à bon marché qui vient de Chine, du Japon ou de tout autre pays? Nous sommes fiers du pays dans lequel nous vivons; nos gens peuvent supporter la comparaison la plus favorable avec ceux de toute autre nation au monde; nous attendrons que nos citoyens élèvent leurs enfants; nous élevons le niveau du confort et de la civilisation; nous désirons que nos familles vivent dans des demeures confortables et elles veulent avoir leur intérieur orné de livres et d'instruments de musique. Y a-t-il un homme politique qui oserait dire qu'on doit diminuer les salaires des ouvriers pour les empêcher de décorer leurs maisons et de les rendre confortables; pour les empêcher d'élever convenablement leurs enfants. C'est pourtant ce que demandent, les députés de l'opposition. C'est ce que veulent les députés de Red-Deer (M. Clark) et de Moosejaw (M. Knowles) quand ils disent: Abaissez le tarif et forcez l'ouvrier ou l'artisan canadien à concourir avec la main-d'œuvre à bon marché de toutes les parties du monde. Ils parlent d'une façon absolument illogique. Est-ce juste pour le cultivateur du Canada qui doit payer $2 ou $2.50 par jour et quelquefois plus à son garçon de ferme? Est-ce juste pour le cultivateur qui doit dépenser des milliers de dollars pour élever des constructions en hiver pour lo-

ger son bétail et le nourrir durant les mois où il n'en retire aucun profit? Est-ce juste pour cultivateur canadien de lui dire qu'il doit concourir avec les cultivateurs de l'Argentine et d'autres pays qui à cause des conditions climatériques sous lesquelles ils vivent ne soit pas obligés d'hiverner leur bétail ou d'élever des constructions coûteuses et qui peuvent avoir de la main-d'œuvre pour un quart ou un cinquième de ce que le cultivateur canadien doit payer? C'est pourtant ce que le parti libéral a proposé au Canada en septembre 1911 et c'est ce que le peuple avec son bon sens a rejeté et c'est pourquoi il a battu les libéraux.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) n'a pas critiqué du tout le discours du budget.

Il a dit que si notre commerce avait augmenté, c'était dû à l'immigration, à ceci, à cela, à tout exception au Gouvernement. L'honorable député a dit qu'on devrait en remercier le Tout-Puissant, ce qui semble étrange pour les libéraux, car je me souviens très bien que lorsque le pays était prospère, comme il l'a été pendant des années sous le gouvernement Laurier, ils ont rarement accordé du crédit à la Providence pour quoi que ce soit. Très rarement vous pouviez en trouver un qui aurait déclaré que la prospérité était due à Laurier et au Tout-Puissant, mais invariablement ils mettaient Laurier le premier, comme l'a fait l'honorable député de Carleton, quand il a parlé de la prospérité du pays et quand il expliquait à quoi elle était due. L'honorable député a dit que si le pays était prospère, on en devrait aucun remerciement au Gouvernement parce qu'aucun changement n'avait eu lieu dans le tarif. Il a dit en résumé: le pays est prospère, pas de changement dans le tarif; conclusion, changez le tarif.

C'est un raisonnement très remarquable. Sa prétention est qu'avec le tarif le pays est prospère et par conséquent vous devez changer le tarif; c'est là toute sa logique. Puis il nous a dit que les dépenses étaient trop élevées, mais il ne nous a pas dit qu'aucun des travaux publics entrepris étaient inutiles. L'honorable député d'Halifax (M. McLean) a parlé aussi dans se sens.

Il a déploré les dépenses élevées et j'aimerais à lui demander s'il veut s'opposer à inscrire au budget les $102,870 qui sont destinés à améliorer les grandes routes de la Nouvelle-Ecosse. Je n'ai pas besoin de le lui demander parce qu'il s'y est déjà opposé; il ne veut pas que la Nouvelle-Ecosse bénéficie de cet argent. Mais je constate dans le budget qu'il y a un crédit de $500,000 pour le bassin de radoub d'Halifax (M. Maclean) a parlé aussi dans lean) s'oppose-t-il à cette dépense.

M. MACLEAN (Halifax): Je ne pense pas que je le ferai, jusqu'à maintenant.

M. EDWARDS: Il y a plusieurs autres chapitres dans le budget, comme: Halifax, bureau de poste, $4,000, s'y oppose-t-il? Halifax, bureau de poste auxiliaire, quartier nord, $50,000, s'y oppose-t-il? Halifax, douanes, $2,500; Halifax, entrepôt d'examen des douanes, $100,000; Halifax, manège militaire pour le 63e régiment, $45,000, l'honorable député s'oppose-t-il à quelqu'un des articles que je viens de lire?

Quelques DEPUTES: Répondez.

M. EDWARDS: Dois-je prendre son silence comme indiquant qu'il ne s'y oppose pas?

M. MACLEAN (Halifax): Je ne m'oppose pas à quelques-uns; pour d'autres je ne les connais pas; Je ne m'oppose à aucune dépense justifiable et nécessaire.

M. EDWARDS: C'est une réponse diplomatique très adroite qui donne à l'honorable député une échappatoire pour s'en servir si c'est nécessaire. Mais je me permets de prédire que l'honorable député d'Halifax ne soulèvera aucune difficulté quand ces dépenses seront critiquées en comité. Je ne crois pas qu'il s'oppose à un seul de ces articles, pas même à celui du manège et je ne serais pas surpris qu'il fasse une pression sur son compagnon de banquette (M. Carvell) pour l'empêcher de s'y opposer quand ce crédit spécial sera pris en considération.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) est d'opinion que son parti n'a pas fait tout ce qu'il aurait pu faire et qu'il n'a pas suffisamment abaissé le tarif. Ses idées se sont considérablement modifiées et un changement aussi soudain peut avoir des conséquences désastreuses pour lui, s'il n'y prend pas garde. Pendant quinze ans, il a pensé d'une manière tout à fait différente, et aujourd'hui il prétend que son parti n'est pas allé assez loin en se contentant d'accorder un traitement de faveur à l'Angleterre. La raison qu'il donne pour excuser le gouvernement libéral de s'en être tenu à cela, c'est que le pays avait besoin d'argent et cette raison peut être excellente.

Il dit qu'en 1910 et 1911, les libéraux ont constaté qu'ils prélevaient trop d'impôts sur le peuple et qu'ils ont alors introduit le projet de réciprocité. C'est après quinze ans de pouvoir, qu'ils se sont aperçus tout à coup que les impôts étaient trop élevés et qu'il nous fallait la réciprocité avec les Etats-Unis.

L'honorable député de Carleton voudrait aussi un abaissement des droits sur les instruments aratoires et il prétend que depuis le jour où il est entré dans cette Chambre, en 1904, il n'a jamais eu l'occasion de

se prononcer sur le mérite de cette question. Si je ne rapporte pas fidèlement ce qu'il a dit, je l'invite à me corriger dès à présent, mais j'ai pris note de ses remarques et je ne crois pas me tromper. Voici comment il s'est exprimé: "Chaque fois qu'une proposition á été soumise à la Chambre tendant à réduire les droits sur les instruments aratoires, elle était accompagnée d'une motion de non confiance dans le Gouvernement ou de quelqu'autre chose de cette nature".

Je ne suis peut-être pas aussi bien renseigné que certains de mes collègues sur les questions de procédure parlementaire, mais je crois cependant que lorsqu'un bill est étudié en comité, un député peut proposer un amendement à un article de ce bill, sans qu'on puisse l'accuser de manquer de confiance dans le Gouvernement. Or, qu'est-il arrivé? Le 2 avril 1907, pendant que la Chambre discutait en comité sur le bill n° 134, concernant les droits de douane, déposé par M. Fielding, l'honorable député de Souris (M. Schaffner) proposa une résolution ainsi conçue:

Que le comité reprenne l'étude de l'article 445 et que celui-ci soit amendé en remplaçant les chiffres dix-sept et demi, dans le tarif général, par les chiffres dix.

M. LANCASTER: A quoi se rapportait cet article?

M. EDWARDS: Aux droits sur les instruments aratoires, que M. Fielding proposait de réduire de 20 p. 100 à 17½ p. 100. Il n'y avait rien dans cette motion, si elle avait été adoptée, qui pût impliquer un manque de confiance dans le Gouvernement. Celui-ci était parfaitement libre d'adopter la proposition, si telle eût été son intention. Je crois que l'honorable député de Carleton était présent dans cette occasion et qu'il était entièrement libre, s'il l'eût voulu, de voter en faveur d'un abaissement des droits sur les machines agricoles.

Non seulement il n'a pas appuyé la proposition, mais il a voté contre. Il n'a rien dit pour la combattre, mais l'honorable député de Mossejaw (M. Knowles) et l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) ont tous deux pris la parole pour la repousser. L'honorable député de Moosejaw s'est exprimé ainsi:

J'appuie cordialement le Gouvernement, car je suis convaincu que la politique qu'il poursuit est dans l'intérêt de tout le pays.

Je vois à la page 5782 (v.a.) des Débats de 1907, que M. Paterson a dit entr'autres choses:

Je ne cherche pas à déguiser le fait que nous proposons de leur accorder, presque en totalité, la réduction qui a été opérée dans le tarif, car il ne faut pas oublier qu'un tarif de dix-sept et demi pour cent n'est pas autre chose qu'un tarif de revenu.

C'est ainsi que s'exprimait le ministre des Douanes dans le gouvernement précédent. S'il n'a pas cherché à déguiser le fait, l'honorable député de Carleton devait savoir qu'il trompait le public. Quelle a été l'attitude de l'ancien gouvernement sur cette question des instruments aratoires? Avant le changement, le droit était de 20 p. 100, mais la valeur d'une lieuse mécanique, pour les fins du tarif, était fixée à $80. Par conséquent, le droit de 20 p. 100 s'élevait à $16; mais que fit le Gouvernement après avoir réduit le droit de 20 p. 100 à dix-sept et demi p. 100? Il dit aux manufacturiers: "Ne vous alarmez pas; nous allons arranger l'affaire en augmentant la valeur d'une lieuse mécanique, pour les fins du tarif, de $80 à $100, et nous percevrons un droit de $17.50 sur cette instrument, quand les conservateurs n'en percevaient que $16, sous l'ancien tarif. Nos honorables adversaires ont parcouru tout le pays en disant aux cultivateurs: "Voyez ce que nous faisons pour vous; nous abaissons les droits sur les instruments aratoires; ce n'est qu'un premier pas; nous avons l'intention de faire beaucoup plus, mais vous devez nous donner votre appui".

Après avoir parlé ainsi aux cultivateurs, ils se retournent du côté des industriels et leur disaient: "Les cultivateurs ne s'apercevront de rien et tout sera pour le mieux". Les cultivateurs ne se sont aperçus de rien à l'élection suivante, mais ils ont ouvert les yeux à l'élection de 1911 et nos honorables adversaires sont maintenant dans l'opposition pour longtemps. Il est passé le temps où les libéraux pouvaient se moquer du peuple; les cultivateurs sont aujourd'hui trop intelligents; ils lisent, ils réfléchissent et ils savent à quoi s'en tenir, sur le compte des honorables membres de la gauche.

Il survient dans la vie politique des événements qui nous rappellent ce qui se passe dans la nature. Quand les eaux se retirent après les crues du printemps, beaucoup d'épaves sont entraînées à la rivière et descendent avec le courant. Quelques-unes cependant s'accrochent au rivage et ne sont entraînées à la mer que lorsque l'eau remonte à l'automne.

Dans le monde politique, les flots de l'opinion publique se sont soulevés, et MM. Paterson et Fielding, le jeune et pimpant McKenzie King, sir Frederick Borden, le ministre de la guerre, et M. Fisher, le ministre de l'Agriculture, qui prenait les cultivateurs de ce pays pour des gens sans souci et paresseux, ont été emportés par le courant. Quelques autres ont réussi à s'accrocher à la rive en attendant que quelque vague les entraîne dans la mer de l'oubli. Un de ceux qui avaient été entraînés a été repêché et ramené sur la terre ferme. Ce qui s'est passé à cette oc-

casion me représente une mère d'oiseaux donnant la becquée à ses petits. Elle arrive avec un ver et tous ouvrent la bouche en disant dans leur langage: "A moi, à moi; donnez-le moi". Comme elle ne peut pas le donner à tous, elle en choisit un—son favori, sans doute. C'est ce qui est arrivé ici. Tous les anciens ministres s'en allaient à la dérive, M. Graham avec les autres, et ils criaient à sir Wilfrid Laurier: "Vous avez un comté à Renfrew-sud; donnez-le moi, donnez-le moi." A cela, sir Wilfrid répondit: "Je n'ai pas besoin de vous, M. Paterson ou vous M. Fielding, vous êtes allés à Washington et vous avez jeté notre barque contre les récifs. Je n'ai pas besoin de vous, sir Frederick Borden; il y a certaines choses dans votre conduite qui demanderaient à être expliquées. Je n'ai pas besoin de vous, M. McKenzie King; vous aimez trop les petites réunions mondaines; je vais vous laisser aller avec les autres. Je n'ai pas besoin de vous, M. Fisher, parce que vous avez dit que les cultivateurs canadiens étaient une classe sans souci et paresseux, et que les électeurs s'en sont souvenus. A vous le siège, George"! Après avoir ainsi parlé, il tendit la main et George fut sorti du courant et installé de nouveau dans cette Chambre.

M LANCASTER: Tous les autres sont cependant admis aux conciliabules du parti.

M. EDWARDS: C'est-à-dire en autant qu'ils ont pu franchir les portes du caucus. Mais je ne sais pas s'ils ont été admis aux conciliabules des sénateurs libéraux; c'est ce qui reste à savoir.

L'honorable député de Carleton nous a appris que ce n'est que depuis trois ou quatre ans que les trusts existent au Canada. Je me rappelle d'avoir lu dans des brochures libérales, publiées avant 1896, des choses qui pourraient porter à croire que les libéraux de cette époque étaient atteints d'une sorte d'hydrophobie politique à l'égard des trusts et des coalitions. Cependant, l'honorable député de Carleton prétend qu'ils n'existent que depuis trois ou quatre ans. Sous le régime de quel tarif ont-ils pris naissance? On nous reproche de prélever trop d'impôts sur le peuple. Sous l'empire de quel tarif ces impôts sont-ils prélevés? Sous l'empire d'un tarif fait par nos adversaires. Il est vrai que ce tarif ne diffère pas considérablement de celui qui a été adopté sous le régime de sir John Macdonald. Ce tarif, les libéraux l'avaient dénoncé pendant dix-huit ans, en disant que la protection était un vol. Ils promettaient de le démolir de fond en comble.

Ils furent appelés à la direction des affaires en 1896, et n'ont pas touché à ce tarif avant 1907. Si on en excepte le traitement de faveur accordé à l'Angleterre, les quelques changements qui ont été faits étaient insignifiants. Lorsqu'ils ont prétendu faire des réductions en 1907, ils prirent des moyens détournés pour établir la protection sous forme de primes et de boni. Le tarif est resté à peu près ce qu'il était et si le pays a prospéré, nous le devons au tarif institué par le parti conservateur.

Il est vrai qu'avec le projet de réciprocité, le gouvernement libéral se proposait d'introduire quelques changements concernant les articles manufacturés. Il prétendait porter beaucoup d'intérêt à la classe agricole et il se proposait d'abaisser les droits sur les instruments aratoires de deux et demi p. 100. Mais il faut croire qu'il avait entendu des discours comme celui que vient de prononcer l'honorable député de Carleton, car il proposait une réduction de 5 p. 100 sur les automobiles. C'est de cette manière qu'il manifestait sa sympathie pour la classe agricole.

Dans quel état le parti libéral a-t-il trouvé le pays en arrivant aux affaires, en 1896? Il me faut, pour répondre à cette question, remonter à quelques années en arrière, mais je m'efforcerai d'être aussi bref que possible. En 1889, il est survenu une crise commerciale qui a sévi dans le monde entier et s'est prolongée pendant trois ou quatre ans. S'il était nécessaire d'en donner la preuve, il n'y aurait qu'à consulter les tableaux des exportations et des importations des différents pays, entre 1890 et 1894. Le commerce extérieur de l'Angleterre a diminué de $295,000,000; celui de la France, de $160,000,000; celui de l'Allemagne, de $90,000,000; celui des Etats-Unis, de $310,000,000; celui de l'Autriche, de $190.000,000; soit une diminution totale de plus d'un milliard de dollars dans le commerce de ces cinq pays. Il est vrai que le Canada s'est ressenti de cette crise universelle, mais il est vrai aussi que pas un pays ne l'a supporté aussi bien que lui.

Son commerce d'importation est resté à peu près stationnaire, mais le volume de ses exportations a augmenté au point de représenter $17,000,000. Ses économies se sont élevées au chiffre de $45,000,000 et la longueur de ses voies ferrées s'est accrue de 2,700 milles, tandis que l'exportation de ses produits agricoles a augmenté de 65 p. 100.

Vu qu'on a parlé de l'abaissement du tarif, je veux faire observer que le parti conservateur, au temps où la dépression des affaires se faisait sentir, non seulement au Canada, mais encore, dans l'univers entier, a compris qu'il lui incombait d'alléger le fardeau qui pesait trop lourdement sur les épaules du peuple et, en 1890, il remédiait à cet état de choses, en enlevant le droit sur les articles de consommation journalière; par le fait même, il se trou-

vait à faire bénéficier notre peuple d'un avantage qui représentait un demi-million de dollars. En 1891, il a enlevé le droit sur le sucre brut et il a diminué celui imposé sur le sucre raffiné, réalisant ainsi, pour le peuple, une économie de $17,851,000, en quatre ans, de 1891 à 1895. Autrement dit, le parti conservateur, au temps où se faisait sentir ici le marasme qui caractérisait les affaires dans le monde entier, a diminué l'impôt dans une proportion qui représente environ $22,000,000.

J'ai déjà dit que le Canada fit face à cette dépression mieux que ne le fit aucun autre pays du monde. Aussi, se trouva-t-il en meilleure posture pour bénéficier du renouveau de prospérité qui suivit cette période de dépression, ainsi que le démontrent les statistiques de son commerce, et l'emporta-t-il, à ce point de vue, sur tous les autres pays que j'ai mentionnés, tel qu'en font foi les statistiques industrielles et commerciales de ces contrées. Le Nord-Ouest avait traversé la période des tâtonnements; le chemin de fer Canadien du Pacifique comptait déjà dix ans d'exploitation et bien qu'il traversât des centaines de milliers de milles de territoire dont il ne retira aucun revenu, il n'en continuait pas moins à démontrer la sagesse de ceux qui avaient conçu l'idée de sa construction et qui l'avaient réalisée; les premiers colons avaient complètement réussi dans leur établissement dans les différentes parties de l'Ouest, particulièrement au Manitoba, ce qui était le moyen d'attirer dans cette partie du pays un flot d'immigrants. Pour atteindre ce but, le Gouvernement se vit dans l'obligation de dépenser une forte partie des deniers de l'Etat. Telle était la situation, en 1896, lorsque le gouvernement libéral prit la direction des affaires; jamais administration n'arriva au pouvoir sous des auspices plus favorables, puisque la nouvelle administration n'avait qu'à profiter d'une vague de prospérité due à la politique Nationale inaugurée par sir John Macdonald et qui a accompli une œuvre aussi splendide, en ce pays, en dépit de tout ce que peuvent prétendre les adversaires de cette politique.

Un mot, en passant, de ce qu'ont accompli les honorables membres de la gauche, lorsqu'ils eurent pris la direction des affaires. Pour atteindre ce but, ils avaient fait des promesses bien catégoriques. Ils s'étaient engagés tout d'abord à diminuer les dépenses. De 1892 à 1896, le parti conservateur dépensa environ $42,000,000. Sir Richard Cartwright et d'autres membres du parti libéral qualifièrent une dépense variant de $38,000,000 à $40,000,000 comme étant odieusement énorme et mon très honorable ami qui dirige, aujourd'hui, la gauche, a déclaré alors—ainsi que les Débats en témoignent—que si son parti arrivait à la direction des affaires du pays, il diminuerait cette dépense de deux à trois millions de dollars, par année. Se trouve-t-il ici quelqu'un qui mette en doute cette assertion? Et qu'a donc fait le parti libéral? Dans les cinq premières années de son administration, de 1897 à 1901, il encourut une dépense moyenne de $50,000,000, soit une moyenne de $8,000,000 de plus que la moyenne relevée au cours des cinq années précédentes. Dans les cinq années suivantes, la moyenne de ses dépenses a représenté $29,000,000 de plus que la moyenne relevée au cours des cinq dernières années du régime conservateur. De 1907 à 1911, la dépense moyenne a été de $113,500,000, soit une augmentation de $71,374,000 sur la moyenne du montant dépensé par le parti conservateur, au cours des cinq dernières années de son administration. Cependant, en présence de tous ces faits, les honorables membres de la gauche, et notamment l'honorable représentant de Carleton, se plaignent de l'augmentation des dépenses. La question n'est pas tant de connaître le montant exact de cette dépense que de savoir si on a appliqué celle-ci à propos. J'ai été étonné d'entendre un honorable député qui possède l'intelligence et la science qui caractérisent l'honorable représentant junior d'Halifax (M. Maclean), établir une comparaison entre les dépenses de l'Angleterre et celles du Canada. L'Angleterre est un pays ancien et bien peuplé, tandis que le Canada forme une nation jeune—qui se développe et qui compte une population dont le chiffre augmente sans cesse, ce qui réclame plus de sacrifices de la part du Gouvernement, si ce dernier veut répondre aux besoins des habitants de ce pays. D'ici à plusieurs années, je ne vois pas comment ce Gouvernement ou toute autre administration pourra diminuer bien sensiblement les dépenses. Les besoins sont trop grands; nous devons utiliser nos ressources naturelles et perfectionner nos moyens de transport; tout cela ne peut s'accomplir dans nul pays dont la superficie est aussi vaste que l'est celle du Canada, sans qu'on dépense à ces fins des montants considérables d'argent.

Le parti libéral avait promis de diminuer l'impôt. Notre principale source de revenu provient des douanes et de l'accise. En 1896, nous avons retiré seulement $27,759,000 de ces deux sources, ce qui représentait environ $5.46 par tête de la population; en 1906, dix années plus tard, ce parti qui avait promis de diminuer l'impôt percevait plus de $60,000,000 de ce chef, soit une moyenne de $10 par tête de la population; en 1911 il a retiré environ $90,000,000, ce qui a donné $12 par tête de la population. Je crois qu'il est à propos de poser cette question: la population de ce pays est-elle en état d'acquitter les impôts qu'elle

paie aujourd'hui? S'il se produisait une période de marasme, telle que celle qui a existé en 1889 et en 1890, le Gouvernement devrait, peut-être, aviser aux moyens de soulager ceux qui souffriraient de cet état de choses, mais, dans un temps de prospérité générale ainsi que l'est celui que nous traversons, aujourd'hui, et qui existe depuis un si grand nombre d'années, il ne serait pas à propos, pour nous, d'abaisser, d'une façon sensible, le montant du revenu que nous retirons de diverses sources.

Le parti libéral a promis, en outre, d'éliminer le principe de la protection. Quel est l'habitant de ce pays qui osera dire que cet engagement a été tenu? Se trouve-t-il quelqu'un qui dira que le parti libéral a tenté un effort sérieux en vue d'éliminer le principe de la protection? Le parti libéral devait diminuer la dette publique, mais la dette nationale, sous son règne, s'est augmentée de $81,000,000. Il allait aussi faire disparaître le système de faveur à l'endroit des journaux. En 1896, le coût des annonces de l'Etat publiées dans les journaux a représenté $42,000 et celui des impressions, $189,000. Dix années plus tard, sous le régime libéral, le coût des annonces publiées dans les journaux fut de $181,000 et celui des impressions, de $689,000 soit une augmentation de 324 p. 100, dans un cas, et de 263 p. 100, dans l'autre. Durant leurs dix premières années d'administration, nos adversaires ont dépensé au delà de $5,670,000 en annonces et en impressions.

Le parti libéral devait abolir les primes. Sous l'administration conservatrice, les primes payées sur le fer en gueuse, sur le fer en barres et sur l'acier ont représenté $169,000. Les libéraux ont étendu ce système de primes et ils en ont fait bénificier les manufacturiers d'acier, de cuivre, de fibre de manille et de pétrole brut; ils ont, durant leur régime, acquitté à cette fin $20,000,000 environ.

Ils avaient promis également que l'on garderait les terres publiques pour les colons. Je demanderais à l'honorable député de se rappeler les circonstances qui se rattachent à cette transaction de terre opérée à Halifax, par laquelle M. B. E. Pearson, M.P.P., propriétaire du "Chronicle" d'Halifax et du "Sun" de Saint-Jean, a acheté, au mois d'avril 1906, au prix de $19,000, un terrain qu'il a revendu $45,400, à l'Etat, au mois de juin de la même année. Il y a eu encore l'affaire des terrains de Moncton, dans laquelle on voit que M. Matthew Lodge a acheté, pour $5,075, un emplacement pour lequel le Gouvernement lui a payé $13,880. Ce furent là des conventions auxquelles l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) se trouva plus ou moins mêlé, à son désavantage.

Vint ensuite le projet d'irrigation Robins qui donna lieu à une convention d'après laquelle le Gouvernement a vendu, à raison d'un dollar l'acre, 9,450 acres de terres à pâturage, tout en consentant des baux où l'on ne mentionnait pas la clause relative à la forfaiture. Ceux en faveur de qui ces baux furent consentis par le Gouvernement ont vendu leurs droits à un profit de $350,000 et les mêmes personnages acquirent subséquemment 380,000 acres dont la vente leur a rapporté un bénéfice d'un demi-million de dollars.

Le parti libéral allait aussi relever le niveau de la vie publique et celui des mœurs; il devait assurer la pureté électorale. Je me demande si quelque honorable député a jamais entendu parler d'un certain J. B. Jackson, un homme qui a cherché à se procurer une preuve établie sur le parjure dans le but de chasser de son siège un député qui avait loyalement et honnêtement gagné son mandat. Les honorables membres de cette Chambre ont-ils jamais entendu parler d'un nommé Philip Wagner? Pour plus de détails, s'adresser à l'honorable député d'Edmonton. Ce nommé Wagner fut envoyé en prison, et ayant purgé sa sentence il fut récompensé par l'honorable député d'Edmonton, qui remplissait alors la fonction de ministre de l'Intérieur, et qui le nomma à deux emplois qui lui assuraient des appointements plus élevés que ceux qu'il retirait auparavant.

Vint ensuite le cas de "En avant la Machine Preston", dont on a reconnu le travail canaille en confiant à son auteur un bon poste en Angleterre. D'hommes de la trempe de Jackson et de Preston, sir Richard Cartwright eût dit que leur seul crime avait été d'être découverts. Je pourrais rappeler également les autres efforts tentés par les honorables membres de la gauche pour purifier l'atmosphère politique des comtés de Frontenac et de Hastings au moyen de boîtes de scrutin truquées.

Je ne désire pas entrer dans les détails, mais je renverrais quiconque désire les connaître à l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) dans le bureau duquel, si je comprends bien, les bulletins truqués ont été imprimés, et à la résidence de qui ces manipulateurs de boîtes truquées devaient s'arrêter, au cours de leurs allées et venues entre Watertown et Kingston.

C'est le gouvernement Laurier qui, il y a quelques années, a nommé à un emploi, à Kingston, un homme qui avait purgé une sentence à la prison de Belleville et une autre à la prison centrale de Toronto, et qui avait été condamné vingt-trois fois, à la cour de police de Kingston, avant d'être choisi en qualité de garde, au pénitencier de Kingston. Tels sont les hommes qui lèvent les mains au ciel, pour exprimer leur horreur et qui tentent de faire croire au peu-

ple que, si l'occasion leur en était offerte, ils tenteraient l'impossible pour purifier l'atmosphère politique au Canada. Je suis certain que les intentions de quelques-uns de ces honorables députés sont bonnes, mais l'expérience que nous avons acquise de la façon qu'ils emploient pour remplir leurs promesses, nous excuse de manquer de confiance en leurs aptitudes toutes spéciales pour purifier, nettoyer la scène électorale du pays.

Le parti libéral devait réformer le Sénat, mais la Providence et le temps s'étant chargés d'accomplir cette œuvre à leur satisfaction, ils n'ont plus parlé de cet article de leur programme et ils ont laissé vivre le Sénat. Reste à savoir si les libéraux ont réformé le Sénat d'une façon assez marquée pour contenter l'opinion publique.

Je suppose que nous connaîtrons bientôt si nous avons, au Sénat, les hommes qu'il faut, et si l'on constate que ces hommes manquent, il sera peut-être nécessaire d'effectuer une autre réforme.

Bien que le commerce de ce pays ait été considérable, il ne rencontre pas mon entière appobation, à tous les points de vue; il n'est pas exactement ce que j'aimerais qu'il fût. Notre commerce total a représenté, en 1911, une valeur de $769,000,000 et en 1913, il a atteint un chiffre qui dépasse un billion de dollars; dans ce chiffre les importations figurent pour $691,000,000 et les exportations pour $393,000,000.

Dans cet ensemble, notre commerce avec les Etats-Unis figure pour $586,000,000 et notre commerce avec la Grande-Bretagne, pour $316,000,000. Notre commerce a donc augmenté considérablement avec ces deux pays, mais la plus forte augmentation s'est faite avec la république voisine. Nos importations avec les Etats-Unis se sont élevées à $435,000,000 et nos exportations aux Etats-Unis, à $150,000,000; soit une balance du commerce contre nous de $284,000,000, et c'est cette constatation qui ne concorde pas avec mes notions sur la situation commerciale.

Il est possible que sous le régime du tarif Wilson, nous puissions exporter une plus grande quantité de produits aux Etats-Unis, bien que la chose ne soit guère probable si, comme le prétend l'honorable député de Carleton (M. Carvell), nos voisins ont une si grande abondance de certains produits qu'ils n'ont pas besoin des nôtres.

Nos exportations en Angleterre se sont élevées à $177,000,000 et nos importations de l'Angleterre, à $138,000,000. Autrement dit, nous avons une balance du commerce en notre faveur de $39,000,000. Le meilleur client du Canada, c'est le Canada lui-même; en deuxième lieu, vient la Grande-Bretagne. Ceci est surtout vrai pour les cultivateurs de ce pays et quand je fais cette affirmation, j'entends l'appliquer tout autant aux cultivateurs de l'Ouest qu'à ceux d'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes. Je répète que le meilleur marché pour les cultivateurs du Canada, c'est le marché canadien. Qu'on aille dans n'importe quelle partie du pays et partout où l'on verra une ville prospère et grandissante, on constatera que la population agricole des environs est en faveur du maintien et du développement des industries de la ville parce qu'elles procurent un marché pour l'écoulement des produits agricoles. Les cultivateurs ne manquent pas d'apprécier les avantages que donne la proximité d'une grande ville. Supposons une ferme de 100 acres, à 5 milles de Toronto et une autre, de la même étendue, à 5 milles de Kingston; supposons de plus que la valeur des batiments et la qualité du sol soient les mêmes dans les deux cas. Laquelle des deux fermes a le plus de valeur. Tout le monde admettra que celle qui est près de Toronto a beaucoup plus de valeur que l'autre. Pourquoi cela? Parce que la différence entre la population des deux villes assure au cultivateur qui est près de Toronto un marché beaucoup plus avantageux que s'il était dans le voisinage d'une localité moins importante. Ce qui est vrai pour Ontario, est également vrai pour toutes les autres parties du pays et partout où il y a des villes prospères, dans l'Est comme dans l'Ouest, les cultivateurs des environs se rendent compte de la situation et sont favorables à une protection raisonnable qui assure le maintien et l'expression des industries. C'est pourquoi nos honorables amis de la gauche resteront dans l'opposition tant qu'ils prêcheront une politique comme celle qu'ils prêchent aujourd'hui.

Je ferai remarquer de plus que nos exportations d'animaux et leurs produits en Angleterre, en 1912, se sont élevés à près de $37,000,000 et que nos exportations de produits agricoles se sont élevés à la somme de $81,000,000; soit un total de $118,000,000. Dans cette même année 1912, nous avons exporté aux Etats-Unis pour près de $10,000,000. d'animaux et leurs produits et pour $11,000,000 de produits agricoles, soit une exportation totale de $21,000,000. Sur une exportation totale de $155,000,000 faite par les cultivateurs de ce pays, les Etats-Unis ne figurent que pour la somme de $21,000,000 et l'Angleterre pour $134,000,000.

J'ai une raison pour mettre ces chiffres sous les yeux de la Chambre et ma raison est celle-ci: Du moment que les cultivateurs de ce pays seront mis au courant de cette question, ils appuieront cordialement le projet d'une contribution de $35,000,000 pour assurer la suprématie maritime de la Grande-Bretagne. Il n'y a pas une classe de notre population qui soit plus intéressée que les cultivateurs à cette contribution de

trois dreadnoughts. Ils exportent pour $134,000,000 de leurs produits au delà de l'océan, et sur quoi peuvent-ils compter pour assurer la sécurité de leurs marchandises pendant le transport? Ils ne peuvent compter que sur la marine britannique et c'est pour que cette marine retienne la maîtrise des mers, que le Gouvernement propose une contribution de trois dreadnoghts, malgré l'opposition de nos honorables adversaires qui ne feraient rien dans ce sens, si le pays voulait les écouter. J'ai discuté cette question avec beaucoup de cultivateurs, libéraux et conservateurs, et je n'ai pas la moindre hésitation à affirmer que la classe agricole approuve fortement le Gouvernement conservateur d'offrir cette contribution de $35,000,000 qui sera employée à construire des dreadnoughts pour augmenter la puissance de la marine impériale, qui peut seule assurer la sécurité de notre commerce sur les mers.

Je n'entreprendrai pas de discuter la question navale, mais je tiens à faire cette déclaration, vu que je représente une circonscription agricole. Je crois que mon comté est plus exclusivement agricole que tous les autres du pays, vu qu'il ne contient pas une seule ville ou village érigé en corporation. Il n'est pas possible qu'un comté soit plus strictement agricole. Je vis parmi les habitants de ce comté et je crois connaître leurs sentiments; et malgré les railleries de l'honorable député de Carleton (Nouveau-Brunswick) au sujet du drapeau et de ceux qui s'en font un manteau, je dis ici comme je le dirais ailleurs, que je suis un sujet britannique et que je n'ai pas honte de m'abriter sous les plis du drapeau en quelque lieu que ce soit. Un membre de cette Chambre, qu'il siège à droite ou à gauche, n'est pas excusable de plaisanter au sujet du drapeau britannique, comme quelques-uns ont pris l'habitude de le faire trop souvent. J'ai entendu les libéraux parler sur un ton dérisoire de notre devise " the old man, the old flag and the old policy". Et cependant, qu'ont-ils fait?

Cette politique, ils l'ont adoptée; ils n'ont pas eu le courage d'y apporter un seul changement. Et quant au vieux drapeau, existe-t-il sur la terre un peuple qui ait plus raison que nous de le vénérer et de le respecter, avec tout ce qu'il représente? Ses nobles couleurs nous rappellent un passé glorieux qui constitue notre héritage, autant que celui du peuple anglais. Un Canadien ne devrait jamais se permettre de plaisanter au sujet du vieux drapeau, comme le font certains députés. Combattez vos adversaires, mais ne touchez pas au drapeau.

Plusieurs DEPUTES: Très bien! très bien!

M. EDWARDS: Je ne suis pas de ceux qui accusent nos adversaires de manquer de patriotisme. Le parti libéral compte des centaines et des milliers d'excellents citoyens, dans toutes les parties du pays. Pendant l'élection du mois de septembre 1911, les libéraux du Canada ont donné la preuve de leur patriotisme. Je ne dis pas que le parti libéral manque de loyalisme, mais quand on rencontre un traître ou un rebelle, on peut être certain que c'est un libéral.

L'honorable député de Carleton a parlé de notre commerce avec les Etats-Unis. Avec plusieurs de ses collègues de la gauche, il est entré dans la voie du repentir. Ils ont été pendant quinze ans au pouvoir, sous un régime protectionniste. Il n'y a pas à sortir de là. Maintenant qu'ils sont retournés dans l'opposition, je me demande s'ils ont recommencé les cabrioles auxquelles ils se sont livrés pendant les dix-huit années qui ont précédé leur avènement aux affaires, en 1896. A cette époque, ils adoptaient une politique nouvelle à chaque élection—la réciprocité absolue, un tarif de revenu, le libre-échange comme il existe en Angleterre, et une foule d'autres choses. Ils étaient prêts à accepter n'importe quel programme pour arriver au pouvoir. Pourquoi n'admettent-ils pas franchement que toute leur attitude, en tant que partie, les rattache invariablement à la protection? Pourquoi n'admettent-ils pas que le régime protectionniste est celui qui convient à un jeune pays comme le Canada, qui est encore dans la phase du développement?

Je désire dire un mot de l'établissement d'une commission du tarif, comme celle que le Gouvernement a proposée l'an dernier, et que le Sénat a rejetée. Je répète ce que je disais alors et je crois que l'établissement d'une commission du tarif était la proposition la plus raisonnable, la plus logique et la plus pratique qui ait jamais été faite par un gouvernement canadien. Chaque fois qu'il s'agit de discuter un article du tarif, sur un produit manufacturé ou sur un produit naturel, nous devons nous en rapporter à l'opinion de ceux qui ont fait une étude spéciale de ces questions. S'il s'agit d'un article fabriqué, celui qui est engagé dans la fabrication de cet article doit nécessairement être plus au courant qu'un autre de tous les détails de cette industrie. Pareillement, s'il s'agit d'un produit agricole quelconque, un cultivateur pratique et instruit est l'homme tout désigné pour donner les renseignements nécessaires.

Le but d'une telle commission est de réunir et de communiquer à la Chambre des renseignements complets et authentiques sur tout ce qui touche au tarif. S'il s'agissait, par exemple, de décider quel droit

il faut imposer sur les œufs, sur le blé, sur les pommes de terre, ou sur tout autre produit agricole, la commission du tarif aurait à s'enquérir des conditions climatériques au Canada et dans le pays dont nous avons à soutenir la concurrence. Elle aurait à se renseigner sur le coût de la main-d'œuvre au Canada et dans les pays dont les produits font concurrence à ceux de nos cultivateurs. Munie de ces renseignements, la commission pourrait accorder au cultivateur canadien, exactement la somme de protection qui le mettrait sur un pied d'égalité avec ses concurrents. Ces derniers possèdent, dans certains pays, des avantages que nous n'avons pas ici. Le cultivateur canadien demande à être traité avec justice et rien de plus. Cette justice, il y a droit et le gouvernement est tenu de la lui rendre. Il en est de même pour les industriels. Quel que soit l'article dont il s'agisse, il est du devoir du gouvernement et il serait du devoir de la commission du tarif, de se renseigner sur le coût de la main-d'œuvre, dans la fabrication de l'article en question, sur le coût de la vie dans ce pays, sur le coût du transport, et de comparer ces données avec celles que la commission aurait recueillies concernant les pays avec lesquels l'industriel canadien est appelé à lutter. La commission pourrait alors assurer au fabricant canadien la somme de protection nécessaire pour le mettre sur un pied d'égalité avec ses concurrents. Il n'a pas droit à plus et il ne demande rien de plus.

Au sujet de la réduction des droits sur les instruments aratoires, voici la position dans laquelle je me trouve. Si l'on me demande si je suis en faveur de la réduction de ces droits, je réponds oui et la raison pour laquelle je suis en faveur de la réduction des droits sur les instruments aratoires c'est qu'après avoir étudié la question, je me suis convaincu qu'une réduction peut être faite sans nuire au fabricant.

Mais voici dans quelle situation je me trouve. En exprimant une opinion sur ce sujet, je me base sur les renseignements que je possède actuellement. Il me semble qu'on pourrait opérer une diminution, mais j'avoue que mes connaissances ne sont pas parfaites, et je voudrais obtenir d'une commission du tarif ou d'une autre source des renseignements qui me manquent, je l'avoue franchement.

Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre plus longtemps; j'ajouterai simplement un mot au sujet du raisonnement du député de Carleton en faveur de la réciprocité. Que signifierait la réciprocité pour ce pays? Non seulement le cultivateur canadien aurait à soutenir la concurrence de l'excédent des produits qui se trouveraient aux Etats-Unis, mais il aurait à lutter contre la surproduction de plusieurs autres pays, qui est vraiment considérable. Pourrions-nous vendre plusieurs de nos produits aux Etats-Unis? Prenons-en quelques-uns, l'orge, par exemple. Les Etats-Unis exportent environ dix millions de boisseaux d'orge par année. Prenons le blé. Depuis cinq ans, l'exportation du blé des Etats-Unis s'est élevée à plus de soixante-deux millions de boisseaux, en moyenne. Prenons la farine de blé. L'exportation moyenne s'est chiffrée par douze millions de barils pendant les cinq dernières années. Prenons le bacon. En 1911, les Etats-Unis en ont exporté cent cinquante-six millions de livres. Prenons le beurre. Ils en ont exporté quatre millions huit cent soixante mille livres. Prenons le fromage. Ils en ont exporté plus de dix millions trois cent soixante livres.

Semble-t-il y avoir une disette de beurre, de bacon, de farine de blé et d'orge dans ce pays-là d'où l'on exporte tous ces produits? Si je voulais occuper le temps de la Chambre, je pourrais mentionner bien d'autres articles dont les Etats-Unis exportent de grandes quantités et que nous pourrions vendre facilement, à ce qu'on prétend, de l'autre côté de la frontière. Ainsi, les chevaux. Je constate qu'en 1912 ils ont exporté vingt mille chevaux au Canada et qu'il en ont fait venir mille quatre cent vingt-huit de notre pays. Ils nous ont vendu 182,918 moutons et agneaux et ils en ont acheté 16,829, chez nous. Je pourrais poursuivre et allonger la liste. J'y pourrais inscrire les choses mêmes que le cultivateur a à vendre et qu'il pourrait vendre de l'autre côté de la frontière, lui disait-on en 1911. Mais les chiffres officiels contenus dans les rapports des Etats-Unis prouvent de manière à ne laisser subsister aucun doute que ce pays doit disposer d'un plus fort excédent de tous les articles que le cultivateur canadien a de trop et doit vendre.

En vérité, la population des Etats-Unis cherche dans d'autres parties du monde des débouchés pour une bien plus grande quantité des articles mêmes que nous pourrions vendre la-bas, nous disait-on, si la réciprocité était établie. Si la gauche est diposée à suivre l'avis du représentant de Carleton et a demander le libre-échange avec les Etats-Unis, l'abolition des tarifs entre les deux pays, la droite n'aura rien à regretter au point de vue politique; ce sont les députés de l'opposition qui se lamenteront après l'élection. Mais, si leur profession de foi était sincère, ils proposeraient de modifier le tarif, et j'ose dire que pas un seul d'entre eux n'ose le faire; pas un seul en entretient l'idée un seul instant. Par conséquent, nous pouvons seulement inférer que leurs déclarations ne sont pas sincères, mais qu'ils trouvent que la situa-

M. EDWARDS.

tion dévoilée dans l'exposé budgétaire est si éminemment satisfaisante que, impuissants à la critiquer, ils doivent occuper le temps à parler de la réciprocité et d'autres questions étrangères. Monsieur l'Orateur, je remercie la Chambre de l'indulgence avec laquelle elle m'a écouté.

M. FRANK OLIVER (Edmonton): Avant de parler du budget, je désire relever une observation de l'honorable député (M. Edwards). C'est une observation qui a souvent été faite en cette enceinte et dans les journaux conservateurs et qui a été communiquée à tout le pays. Le parti libéral, par l'entremise du Sénat, aurait tué le bill établissant une commission du tarif. Je ne sache pas qu'il soit important de signaler cette fausseté, mais je rétablis les faits à cause de la portée que cette question a sur le sujet de nos délibérations. A la dernière session, le ministre des Finances a proposé de créer une commission du tarif ayant certains devoirs et certaines prérogatives. Lorsque le bill fut envoyé au Sénat, celui-ci jugea à propos de le modifier, comme il en avait le droit, en décrétant que les intéressés qui demanderaient l'augmentation des droits seraient tenus de faire connaître leurs bénéfices et les moyens par lesquels ils les auraient réalisés. A cause de cet amendement fait par le Sénat, le ministère a refusé de soumettre aux communes le bill ainsi modifié. Par conséquent, il a donné le coup de grâce au projet de loi qu'il avait soumis au Parlement en invoquant comme raison, je ne dirai pas comme prétexte, le désir de se procurer des renseignements. Il a donné le coup de grâce au projet de loi parce que le Sénat a décrété que la commission recueillerait des renseignements qui serviraient à protéger l'intérêt public. Le Gouvernement a tué le bill parce que, tel qu'il était en revenant du Sénat, il aurait effectivement protégé l'intérêt public.

Cela nous permet d'apprécier l'attitude du Gouvernement à l'égard de toutes les questions d'intérêt public, lorsque le tarif est en jeu. On a dit que le Gouvernement actuel représentait les grandes compagnies, plutôt que la population, et je déclare que sa conduite à l'égard de ce projet de loi est pour tout citoyen impartial une preuve suffisante que le ministère protège les grandes compagnies, et non les habitants de ce pays.

Quant au budget et à l'exposé budgétaire du ministre des Finances, tout le monde se déclare content que l'accroissement du revenu indique la prospérité du pays, et sous ce rapport, l'exposé financier est satisfaisant. Nous sommes bien aises de savoir que le commerce a augmenté à tel point que notre revenu se chiffre par plusieurs millions de plus qu'à aucune époque antérieure, et que, bien qu'on ait dépensé libéralement, les dépenses sont encore moindres que les recettes, de sorte qu'il y a un fort excédent dans la caisse publique. Si cette situation est en elle-même très satisfaisante, il faut avouer qu'on peut à bon droit trouver à redire à ce que le revenu du Canada soit beaucoup plus élevé qu'il ne l'a jamais été, et qu'il soit si élevé qu'il dépasse même le chiffre des dépenses faites avec libéralité. Si l'augmentation du revenu avait une répercution sur le bien-être des particuliers, il n'y aurait que des éloges à faire du budget et à louer le ministère de ne pas avoir jugé à propos de changer la moitié ou l'incidence des impôts.

Envisageant la situation au point de vue de ceux qui croient que le tarif devrait être moins élevé, nous sommes bien aises d'apprendre que le Gouvernement n'a pas jusqu'à présent amené les résultats que nous craignions l'an dernier. Pour me servir d'une expression employée par le ministre des Finances à l'élection de 1911, nous reconnaissons que nous avons obtenu un sursis, au lieu d'avoir échappé au châtiment. Nous nous réjouissons d'y avoir échappé jusqu'à présent, mais nous craignons encore ce qui pourra arriver plus tard.

J'ai dit que, si la situation des particuliers était aussi bonne que l'état du trésor, nous n'aurions aucun sujet de crainte; mais, lorsqu'un si remarquable accroissement du revenu synchronise avec une situation financière dont nous n'avons pas été témoins au Canada depuis cinq ans; lorsque toutes les classes de la population se ressentent de la rareté de l'argent—je le tiens des membres de la droite—lorsque la rareté de l'argent et la cherté de la vie se produisent en même temps, je crois que les chiffres du mois d'avril dernier, sont plus élevés qu'il ne l'ont jamais été au Canada pendant ce mois—il me semble qu'il est d'un grave intérêt de savoir s'il y a un rapport entre cet énorme revenu, cette abondance de fonds publics, et le peu de prospérité des citoyens.

Cela est une question qu'aurait bien pu examiner le Gouvernement qui est tenu de ne rien épargner pour assurer le bien-être de la population canadienne. Constatant que la caisse publique déborde et que le coût de la vie est plus élevé que jamais, que les fonds nécessaires à l'existence sont plus rares qu'ils ne l'ont été depuis des années, le premier devoir du ministre des Finances, avant de faire son exposé budgetaire, était d'examiner la situation et de constater tout d'abord si ces choses s'enchaînent, et dans ce cas, de soumettre à la Chambre des propositions qui auraient contribué à améliorer le sort des particuliers. Je prétends que ce qui importe avant tout ce n'est pas la somme d'argent que ren-

ferment les coffres publics, mais le sort de la population.

Quel est l'état des affaires en général? Est-il prospère? Il doit sauter aux yeux que, si le revenu est excessif, ce revenu provient de la bourse des particuliers. Il doit sauter aux yeux que, plus on tire d'argent de cette bourse, moins il y en reste.

M. SMYTH: Cela paraît logique.

M. OLIVER: Le représentant d'Algoma lui-même le comprend. Si le ministre des Finances constate que le trésor déborde et que la bourse est vide, le trésor s'emplissant parce que la bourse se vide, il semble juste et raisonnable que, s'il a à cœur l'intérêt des particuliers, il se propose de remédier à cette situation en laissant dans la bourse des particuliers ce qui irait dans la caisse publique, lorsque celle-ci n'en a pas besoin. Il est regrettable que, dans son exposé budgetaire, le ministre des Finances n'ait pas jugé à propos de rétablir l'équilibre nécessaire pour assurer le bien-être de la population de ce pays. Bien que le trésor déborde, si la bourse des particuliers se vide, ou à peu près, le débordement du trésor ne se maintiendra pas.

Il me semble que, la situation étant telle qu'on le reconnaît, il eût été du devoir du Gouvernement d'y remédier en diminuant les impôts.

Je ne sais pas si je l'ai appris par le discours de l'honorable ministre ou d'une autre façon, mais les journaux disent librement que les changements proposés par le Gouvernement comportent une réduction de taxes. Dans tous les cas, ces changements ne sont pas considérables, dans un sens ou dans l'autre. Ils ne sont pas en eux-mêmes très importants, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas une importance directe; ils n'augmenteront ni ne diminueront beaucoup le fardeau de la taxe pour le consommateur, et le tort que je leur trouve, c'est qu'ils ne diminuent pas autant qu'on devrait le faire, suivant moi. On a démontré que dans des circonstances comme celles qui nous entourent présentement, les propositions du ministre augmentent plutôt qu'ils n'allègent le fardeau de la taxe, et je crois que l'opposition a prouvé que le Gouvernement n'était certainement pas du côté du peuple dans les questions de tarif.

J'ai étudié soigneusement les chiffres qu'on nous a soumis au sujet de la convention commerciale avec les Antilles. La Chambre se rappelle que le ministre des Finances nous a dit que les changements qu'il proposait étaient surtout le résultat de cette convention, et on a dit que l'effet de la convention même comme des changements proposés au tarif qui en sont la conséquence, était un allègement de la taxe pour le consommateur canadien.

Je dirai, cependant, que d'après les termes de la convention, certains produits des Antilles, que nous importons aujourd'hui d'autres parties du monde en franchise, paieront un droit à l'avenir, s'ils sont achetés ailleurs qu'aux Antilles.

Ces articles ne sont pas importants. J'en mentionnerai un, la fève de cacao, qui entrait en franchise, mais qui à l'avenir sera soumise à un droit si on l'importe d'un autre pays que les Antilles. Nos importations de cet article sont d'environ $600,000, et il est de peu d'importance qu'il entre en franchise ou non. Mais les changements que propose le ministre des Finances comprennent non seulement une augmentation de droits sur la fève du cacao, mais sur les produits fabriqués directement ou indirectement avec cette fève. Nous importons pour $1,800,000 de ces produits, mais le seul avantage que reçoivent les Antilles porte sur environ $600,000 de la fève à l'état naturel.

M. BLAIN: Quels sont ces articles?

M. OLIVER: La fève de cacao est le seul article dont je veux m'occuper.

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

Reprise de la séance.

M. OLIVER: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, j'appelais l'attention de la Chambre sur le fait, ainsi qu'il m'apparaissait dans les propositions concernant le tarif et le discours de l'honorable ministre des Finances, que dans le but d'accorder aux Antilles une préférence sur moins de $700,000 environ de fève de cacao, tout ce que nous importons de cet article, nous avions, en conformité avec notre entente avec les Antilles, augmenté les droits sur les produits manufacturés de la fève de cacao dont nous consommons pour $1,800,000.

C'est-à-dire que nous avons taxé le consommateur canadien d'autant afin de donner aux Antilles une préférence sur un peu moins de $700,000 de fèves de cacao. Ce chiffre n'est peut-être pas très important, mais le principe qui fait la base de cette entente mérite l'attention sérieuse du consommateur, dans un temps surtout où le prix de la vie est plus élevé que jamais. Bien que le cacao soit un produit important des Antilles, le sucre est son principal produit, comme le Canada en consomme une grande quantité, le rajustement des droits sur le sucre n'est pas d'une mince mais d'une capitale importance.

M. BLAIN: L'honorable député pourrait-il nous donner une liste des articles dans la fabrication desquels entre la fève de cacao?

M. OLIVER: Si mon honorable ami veut bien ouvrir le hansard à la page 9890, il verra que les produits sur lesquels les droits ont été substantiellement augmentés sont mentionnés dans les item 20a, 22, 23 et 70a.

Tout le monde admettra que non seulement le sucre est un produit important des Antilles, mais il est aussi une des importations les plus importantes du Canada. Il représente des taxes considérables en droits de douane, et comme toutes les classes de la société le consomment, cette taxe porte plus sur le pauvre que sur le riche, parce que sa consommation dépend plutôt du goût des personnes que de leur richesse. Je lis dans un des journaux d'Ottawa un sommaire résumé des changements du tarif, publié, je crois, sur des renseignements fournis directement par le ministre des Finances. Ce résumé dit:

Les droits du tarif général et du tarif intermédiaire sont abaissés de 83¾ cents à 57½ cents. Sur le sucre raffiné, le tarif de préférence britannique est encore de 83 cents par 100 livres et le tarif général et le tarif intermédiaire sont abaissés de $1.24½ à $1.07⅞.

Je me sers de cet extrait de journal parce qu'il provient de bonne source, j'imagine, et qu'il est plus clair que le texte du tarif Le tarif lui-même emploie un langage technique et le commun des gens a quelque dixfficulté à le comprendre. Je tire ces conclusions: Pour le sucre brut, les droits du tarif de préférence sont abaissés de 52½c à 40¾c par cent livres, soit une diminution de 11¾c. Les droits du tarif général sont abaissés de 83¾c à 57½c par cent livres, ou de 26¼c. Il y a une diminution de 26¼c d'après le tarif général, et de 11¾c d'après le tarif de préférence; autrement dit, dans le premier cas, la diminution est du double. Ou bien encore, nous avons diminué les avantages dont jouissent les producteurs de sucre des Antilles de la différence qui existe entre 11¾c et 26¼c par cent livres.

Nous avons négocié avec les Antilles une convention de commerce afin de développer les échanges entre les deux pays, et notre démarche a eu pour résultat de diminuer la préférence anciennement accordée aux Antilles relativement au principal et au plus important produit.

Sur le sucre raffiné, le droit du tarif général était de $1.24½ par cent livres, et il a été abaissé à $1.07⅞ ou diminué de 17 cents environ. Le droit du tarif de préférence était et est encore de 83 cents. C'est-à-dire que nous avons diminué le droit sur le sucre raffiné, sans diminuer le droit sur le sucre importé sous le régime du tarif de préférence britannique. Nous importons du sucre brut des Antilles et d'autres parties du monde, mais nous n'importons pas une grande quantité de sucre raffiné.

Voici le résultat de mes calculs: en 1912 nous avons importé $17,000,000 de sucre et de mélasse. De cette somme, $14,500,000 représentent le sucre brut. Si nous établissons la moyenne entre 11¾ p. 100 et 26¼ p. 100 d'après le tarif général et si nous fixons à 17 p. 100 par cent livres le droit sur le sucre brut sous le régime du tarif de préférence, nous constatons qu'il y a une diminution totale de près de $1,000,000 du droit sur le sucre brut. C'est là une diminution sensible, et elle semble de prime abord devoir nécessairement être avantageuse pour le consommateur.

Mais le sucre n'est pas employé à l'état brut; le consommateur se sert de sucre raffiné, et bien que le droit sur le sucre ait été diminué d'environ $1,000,000 sur les importations totales, les importations de sucre raffiné, d'après le rapport que j'ai lu, ne se sont élevées qu'à $843,466, ou à un peu plus de trois quarts de million. Il y a une diminution de 17 cents par cent livres lorsque le sucre est importé d'un autre pays que la Grande-Bretagne, diminution qui prouverait au consommateur un bénéfice net de $40,000 si tout le sucre raffiné provenait d'un autre pays que la Grande-Bretagne. Mais, de fait, je considère comme admis que tout ce sucre vient de la Grande-Bretagne, et, par conséquent, lorsque le tarif de préférence n'est pas abaissé —et il ne l'est pas—le consommateur ne retire pas un seul sou de bénéfice de cet abaissement du droit sur le sucre raffiné, sous le régime de la convention conclue avec les Antilles.

Si j'interprète bien les rapports, les raffineries de sucre du Canada économisent $1,000,000, grâce à l'abaissement du droit sur le sucre brut qui ne soulage aucunement le consommateur canadien. Quoiqu'il en soit ainsi, c'est-à-dire bien que le consommateur n'ait aucun avantage, la préférence dont jouissait le producteur des Antilles est diminuée de moitié, ainsi que je l'ai fait observer, grâce à cette étrange convention de commerce que se propose d'augmenter les échanges entre le Canada et les Antilles en mettant des impôts sur des produits que le consommateur se procurait auparavant sans acquitter de droits, et en diminuant de moitié la préférence dont le principal produit des Antilles était autrefois l'objet sur le marché canadien.

Si je discutais davantage cette convention de commerce avec les Antilles, je dirais que le ministre du Commerce s'est exposé à être cité devant les tribunaux parce qu'il a conclu une entente qui met des entraves au commerce. J'ajouterais que le Gouvernement ne semble pas avoir mieux réussi dans sa tentative d'améliorer les relations commerciales à l'aide des subventions aux steamers, vu que, si je comprends bien la question, il double

la subvention sans améliorer le service. Le cadeau fait aux raffineurs du Canada s'ajoute au cadeau fait aux compagnies de navigation, et ni le consommteur ni le producteur de ce pays n'obtiennent d'avantages, et la taxation canadienne est fortement augmentée.

Il n'y a pas qu'à l'égard des produits des Antilles que la cherté de la vie se fait sentir. Qu'on me permette de citer comme exemple un article ou deux. Je soutiens que le coût de la vie étant excessivement élevé et le revenu dépassant les besoins du pays, c'était le temps pour le ministre des Finances d'examiner la situation et de s'assurer comment il pourrait abaisser les impôts de manière à diminuer le coût de la vie.

Le coût de la vie a augmenté; dans quelle proportion? On peut le constater en prenant pour exemple le prix des fruits et des légumes en conserves. On me dit que, dans la province d'Ontario, le prix de gros des tomates en conserves était, en 1907, de 72 à 75 cents par douzaine de boîtes de trois livres, et qu'en 1912, au commencement de la saison, elles se vendaient $1.25 la douzaine de boîtes, avec une hausges, et la taxation canadienne est fortement augmentée.

C'est-à-dire que, dans les cinq ans il s'est produit une augmentation de pas moins des sept dixièmes dans le prix d'un article qui, pour les gens de l'Ouest, constitue un objet de première nécessité. Souvent lorsque nous parlons de ce que telle chose coûte au consommateur, on nous répond que c'est autant de gagné pour le producteur. Voyons donc ce que cette réplique a de vrai dans le cas des fruits ou des tomates en conserves. Rien de moins certain que le consommateur en payant plus cher n'enrichisse dans les mêmes proportions le producteur. Pour une hausse de moins des sept dixièmes en cinq ans dans le prix que le consommateur paye ses tomates en conserves, je tiens de bonne source que le producteur n'a vu s'augmenter ses grains que de bien peu, de si peu qu'il serait difficile de réduire la chose à un pourcentage. Cet accroissement du prix des tomates en conserves est dû à un accaparement du marché par la Dominion Canners Association, qui est parvenue à absorber, non seulement une majeure partie, mais une forte proportion des fabriques de conserves de fruits de la province d'Ontario. S'étant rendue maîtresse de ces établissements, elle est en mesure d'imposer ses conditions aux marchands en gros, et les conditions qu'elle impose sont de signer un engagement par lequel le marchand s'oblige à ne pas se fournir ailleurs.

M. MARTIN (Sainte-Marie de Montréal): Comme le fait l'American Tobacco Company.

M. OLIVER.

M. OLIVER: Le prix est établi au commencement de la saison, et c'est à ce prix-là qu'il vend à sa clientèle de marchands en détail. S'il est en état de montrer—et il est tenu de le faire—qu'il n'a acheté de personne autre que de la Dominion Canners Association, il obtient un rabais de 10 p. 100, et c'est là son profit. Les choses étant ainsi, le prix que paye le consommateur ayant été depuis cinq ans haussé d'une manière anormale et artificielle par les moyens que je viens d'exposer à la Chambre et que personne n'osera nier, étant donné de plus que le producteur ne bénéficie d'aucune hausse correspondante dans ses gains, j'en conclus que le ministre des Finances n'a pas eu égard aux circonstances dans lesquelles se débattent les consommateurs et les contribuables de ce pays lorsque, en remaniant divers articles du tarif, il a fermé les yeux sur la situation où se trouve le commerce des fruits et des légumes en conserves. Qu'il me soit permis de me reprendre: le rabais qui, pour les légumes, est de 10 p. 100 est de 12½ p. 100 quant aux fruits.

Pour ce qui est de la différence entre ce qui va au producteur et ce que paye le consommateur, je mentionnerai ce qui se passe au sujet du blé d'Inde. Je tiens de personnes dignes de foi que le blé d'Inde rapporte au producteur $7.50 par tonne, alors qu'il coûte au consommateur $150 la tonne sous le régime salutaire de la ligue qui existe entre les établissements de conserves de cet article.

Pour ne pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre sur cette question des produits alimentaires, je passe à celle du vêtement. On m'a signalé à ce sujet certains chiffres se rapportant aux lainages. "L'Industrial Canada", qui est l'organe de l'association des manufacturiers, dit qu'il s'importe chaque année pour $33,000,000 de laines, que l'industrie lainière au Canada occupe 4,700 employés, dont le salaire moyen est annuellement de $325. Si ces chiffres sont exacts, le total des salaires payés aux ouvriers de l'industrie lainière au Canada s'élève à $1,527,500 par année alors que nos populations acquittent un droit de 10 millions sur les lainages qu'elles importent. L'on m'apprend en outre qu'en 1911, le total des fonds placés dans l'industrie lainière au Canada était de $8,539,305, pendant qu'en 1901, ce total montait à $10,587,808. C'est-à-dire que, malgré cet immense encouragement donné à l'industrie lainière canadienne, celle-ci représente à l'heure qu'il est une somme de capitaux moindre qu'il y a cinq ans, et la Chambre admettra sûrement que la moyenne des salaires payés à ceux qui font de cette industrie leur gagne-pain n'est pas faite pour justifier la somme d'encouragement qu'elle reçoit des contribuables de ce pays. En présence de

ces faits, en présence d'un revenu sans cesse croissant et d'un excédant comme jamais nous n'en avons eu, comme aussi étant donné que le coût de la vie a crû dans des proportions inouïes, je me vois contraint de nouveau que le ministre, à mon sens, a manqué à son devoir en ne traitant pas ces questions lorsqu'il a présenté à la Chambre son budget.

Il y a un objet qui ne peut être ni mangé ni porté, mais qui néanmoins est un objet de première nécessité pour nos populations et, en particulier, pour celles de l'Ouest; je veux dire le ciment. Je constate que, de 12 cents et demi par 100 livres, on a réduit à 10 cents la taxe qui grevait cet article.

C'est-à-dire qu'il y a eu un abaissement de deux cents et demi par cent livres, ou huit cents et trois quarts par baril de trois cent cinquante livres. Je ne saurais me prononcer sur le prix réel du ciment, mais en supposant que ce soit deux dollars le baril, nous avons une réduction de taxe de près de 5 p. 100. On s'en souvient, cette question du dégrèvement du ciment est déjà venue en discussion devant le Parlement et c'est sur l'autorité même du ministre des Finances que je m'appuie pour croire que la taxe du ciment est assez élevée pour grever sérieusement les industries et les entreprises au Canada qui appellent l'usage du ciment en grandes quantités. C'est sur l'autorité même du ministre que je m'appuie pour croire que, dans l'intérêt même des consommateurs de ciment au Canada occidental et au pays en général, ainsi que dans l'intérêt de la chose publique, il serait juste et convenable que la taxe du ciment eût été dégrevée de moitié en juillet dernier et que cette taxe demeurât en vigueur pendant quatre ou cinq mois. En d'autres termes, c'est son autorité que j'invoque pour croire que, dans les circonstances existant alors, la taxe du ciment devrait être réduite de douze cents et demi à six cents et un quart par cent livres, ou de quarante-trois cents et trois quarts par baril à vengt-deux cents par baril. Au cours du débat qui s'est déroulé ici au début de la session, on a saisi la Chambre et le pays des faits se rattachant à la quantité de ciment utilisée, à la nécessité de son usage, à la nature onéreuse de la taxe douanière en vogue et touchant la légitimité de ce dégrèvement d'impôt. J'eus alors l'honneur de dire au ministre, et il s'en souviendra sans doute, que je voulais qu'il abaissât pour toujours le droit à six cents et quart, et que, le cas échéant, il aurait mon appui.

Je regrette que le ministre des Finances n'ait pas jugé l'appui que je lui promettais d'une valeur suffisante pour l'autoriser à adopter ma proposition. Or, je le demande au ministre et à ceux qui l'ont appuyé et ont approuvé l'abaissement de droit fait à cette époque et qui ont affirmé à grands cris que c'était une réforme juste et légitime: Qu'ont-ils à dire en faveur d'un simple abaissement de droit de deux cents et demi par cent livres? Le ministre des Finances s'est formalisé de l'observation que je me suis permise, en affirmant que le dégrèvement du ciment à cette époque avait été faite en vue de l'effet probable qu'il aurait sur les élections de la Saskatchewan, et non pas dans le but de rendre service aux populations de l'Ouest. Or, je le lui demande, à la lumière de ses propres déclarations à cette époque et de son attitude actuelle, que pense-t-il de cette proposition qu'il repoussa alors avec tant d'empressement? Je ne veux pas porter d'accusation; mais le ministre doit comprendre que les preuves induites des circonstances lui donnent tort.

J'en viens à un article autre que le ciment, le vêtement et l'alimentation, je veux dire les rails d'acier. S'il est un besoin qui se fait vivement sentir parmi les populations de l'Ouest, c'est la construction des chemins de fer et le coût des rails tient une large place dans le coût de construction des voies ferrées. Je n'ai pas besoin de dire à cette Chambre que le bien-être du Canada tient dans une large mesure à la construction aussi rapide que possible des voies ferrées à travers ces grandes régions productrices de céréales; parce que, même aujourd'hui, bien que l'œuvre déjà réalisée soit énorme, il y a encore des millions, des dizaines de mille colons qu'il faudra mettre en communication avec les voies ferrées d'ici à un an ou deux, faute de quoi ils seront exposés à faire des pertes qui les décourageront notablement dans leurs efforts. Et c'est parce qu'il se rendait compte de la situation que le ministre des Finances, l'été dernier, a pris des mesures en vue de l'admission en franchise des rails d'acier. C'était là une excellente mesure; et il faut lui en savoir gré. Mais, vu que le besoin se fait plus vivement sentir que jamais, par suite de la crise monétaire qui existe, le ministre des Finances, dans l'élaboration de son budget, a entièrement oublié de tenir compte des intérêts du pays relativement à la construction moins coûteuse des chemins de fer, et dans son exposé budgétaire, il n'est nullement question du dégrèvement des droits sur les rails d'acier. On a prétendu que le Gouvernement a voulu faire de l'escamotage politique en remaniant le tarif et qu'il a aussi consulté ses intérêts privés; et cette prétention devra subsister, maintenant que le budget a été déposé et que cette Chambre a été saisie du projet de remaniement du tarif. Que le ministre me pardonne si je cite l'exemple des Etats-Unis, et je le prie de bannir de son esprit la pensée que je puisse en cela manquer de loyalisme envers la Grande-Bretagne; mais je me suis toujours demandé comment il

se fait que la situation qui règne aujourd'hui au Canada ne se soit pas imposé à son attention, puisque les Etats-Unis, ce pays protectionniste à outrance qu'ils ont toujours pris pour guide et pour exemple, ont jugé nécessaire d'abaisser leur tarif et de lui faire subir un remaniement touchant le coût de la vie. Je vois qu'on se propose aux Etats-Unis d'admettre le cacao en franchise, tandis qu'au Canada on veut le frapper d'un droit. Aux Etats-Unis on veut admettre en franchise le poisson frais, les fruits, les viandes de bœuf et de mouton, le bacon et le jambon, le lait et la crème, les pommes de terre, le sel, le café, le thé et enfin, et ce n'est pas là l'article le moins important de la liste, les rails d'acier.

Les Etats-Unis proposent encore d'abaisser les droits sur le ciment à 5 p. 100, sur le bétail à 10 p. 100, sur les moutons à 10 p. 100, sur d'autres animaux vivants à 10 p. 100, sur l'avoine à 10, sur l'orge à 15, le blé à 10, le fromage à 20, les œufs à 2 cents par douzaine, le foin $2 par tonne, le coton à 7½ p. 100 et la laine à 15 p. 100. Les Etats-Unis sont en face du problème du coût élevé de l'existence, comme nous le sommes dans ce pays, mais d'après les preuves données hier à la Chambre par le député de Maisonneuve, le coût de l'existence aux Etats-Unis n'est pas aussi élevé qu'au Canada et le gouvernement des Etats-Unis saisit l'occasion de faire des réductions importantes dans le coût de l'existence. Mais en même temps, ce parti qui, au Canada a pris comme guide et comme exemple les Etats-Unis jusqu'à maintenant pour tout ce qui touche au tarif, augmente maintenant les droits pendant que les Etats-Unis les diminuent. Je conseillerais à nos honorables amis qui ont copié pendant des années les Etats-Unis de les suivre un peu plus loin; alors que les taxes ne sont pas nécessaires pour le trésor public, mais que le peuple a besoin de cet argent, ils devraient nous accorder une réduction comme le fait les Etats-Unis.

M. WRIGHT: Mon honorable ami sait-il que si la proposition faite au congrès est adoptée, leur tarif sera aussi élevé que le nôtre?

M. OLIVER: Cela n'a rien à faire ici. Je suis heureux de voir que mon honorable ami suit de près la situation tarifaire aux Etats-Unis. Que pense-t-il de la sagesse ou de la folie des réductions proposées dans le tarif des Etats-Unis?

M. WRIGHT: Je crois que c'est une question qui ne regarde que nos amis Américains.

M. OLIVER: Je le crois aussi. Nos amis du Gouvernement ont suivi la politique des Etats-Unis tant que ceux-ci ont maintenu leur tarif élevé. Aussitôt que les Etats-Unis abaissent leur tarif, nos amis oublient complètement de suivre leur exemple. Cela me rappelle que durant les élections de 1911, le programme de nos amis de la droite était: Pas de troc ou de commerce avec les Yankees. Je me souviens d'avoir entendu parler d'une procession dans les rues d'Ottawa d'une douzaine environ d'automobiles portant des écriteaux avec l'inscription "No truck or trade with the Yankees". Chaque automobile de la procession avait été fabriquée aux Etats-Unis.

Je puis aussi dire que dans tout le Canada, tous les journaux qui encourageraient ce sentiment étaient imprimés sur des presses fabriquées aux Etats-Unis. Je crois que nos amis n'étaient pas de bonne foi en parlant ainsi, ou s'ils l'étaient ils se sont discrédités aujourd'hui. Notre commerce avec les Etats-Unis dépend un peu du tarif. Le ministre des Finances a rajusté le tarif. En étudiant les relevés de notre commerce avec les Etats-Unis, nous constatons que non seulement il n'a pas diminué sous l'administration de nos adversaires, mais qu'il a augmenté énormément en proportion de notre commerce avec la Grande-Bretagne; non seulement cela, mais nos importations ont augmenté énormément en comparaison de nos exportations. En d'autres termes, nous leur vendons aujourd'hui moins que nous ne leur achetions en 1911 et nous leur achetons plus en proportion qu'à l'Angleterre. Pourtant mon honorable ami (M. White) n'en dit-il pas un mot dans le tarif. C'est suffisant pour montrer que nos amis n'étaient pas de bonne foi en 1911 ou ne le sont pas aujourd'hui. S'ils veulent faire ce qu'ils disaient qu'on devrait faire en 1911, ils en avaient l'occasion quand le ministre des Finances a présenté son budget et son annexe du tarif. Comme il ne l'a pas fait, nous voyons qu'il ne pensait pas ce qu'il disait. Aucun membre du Parlement ou du Gouvernement ne déclarait avec plus d'énergie qu'il était en faveur du principe dont je viens de parler que mon honorable ami le ministre des Finances durant les élection de 1911.

Le renseignement suivant est emprunté à ce qu'a dit l'honorable ministre: Le total des importations au Canada en 1913 a atteint $692,000,000. De ce montant, nous avons importé du Royaume-Uni $139,000,000 et des Etats-Unis 436,000,000. Nos importations des Etats-Unis ont plus que doublé en six ans, nos exportations aux Etats-Unis n'ont pas doublé durant cette période. Nos importations du Royaume-Uni n'ont pas doublé en six ans, tandis que nos importations ont augmenté d'un tiers durant cette période. En 1908 nos exportations aux Etats-Unis ont été de presque la moitié de nos importations. En 1913 nos exportations aux Etats-Unis ont été

d'un peu plus du tiers de nos importations. Pourtant nos honorables amis n'ont rien à proposer pour remédier à cette situation. Ils ne suggèrent même pas d'y remédier. Ils se vantent de l'énorme revenu qu'ils touchent de cette augmentation d'importation des Etats-Unis.

Je ne sais pas ce qu'ils diraient aujourd'hui, si une nouvelle proposition était faite tendant à obtenir une réduction des droits américains, sur les produits agricoles du Canada, ce qui permettrait de rétablir quelque peu l'équilibre entre nos exportations et nos importations. Si une semblable proposition nous était faite aujourd'hui, prétendraient-ils comme il y a deux ans, que ce projet est de nature à amener l'annexion commerciale et politique du Canada aux Etats-Unis? Il me semble qu'un état de choses qui oblige le Canada à augmenter ses importations des Etats-Unis, dans des proportions aussi exagérées, à l'égard du chiffre de nos exportations dans ce même pays, nous met plus sous la dépendance commerciale de nos voisins que si nous étions en état de payer ce que nous achetons avec ce que nous vendons. Un arrangement qui permettrait au Canada de vendre aux Etats-Unis autant que nous achetons d'eux, nous assurerait une indépendance commerciale beaucoup plus grande que celle que nous possédons actuellement.

Qu'est-ce que le Gouvernement propose pour rendre moins accentué la balance du commerce entre le Canada et la Grande-Bretagne? Nos importations d'Angleterre n'augmentent pas dans la même proportion que nos importations des Etats-Unis.

Il est vrai, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), que le Gouvernement propose de faire à l'Angleterre un don ou un prêt de $35,000,000, pour la construction de trois dreadnoughts. Je suis convaincu cependant, que les hommes d'affaires de l'Angleterre préféreraient nous voir faire avec le Royaume-Uni un commerce aussi considérable que celui que nous faisons avec les Etats-Unis; cela leur permettrait d'acheter des dreadnoughts avec les profits qu'ils réaliseraient, et le Canada y trouverait aussi son compte. Mais sur ce point encore, le Gouvernement n'a rien à proposer. Les députés ministériels veulent bien parler de patriotisme, mais ils ne sont pas disposés à abaisser le tarif qui protège leurs amis les industriels. Ils ont assez de patriotisme pour reprocher à leurs adversaires politiques d'en manquer, mais leur dévouement ne va pas jusqu'à réduire les droits sur les lainages ou les cotonnades, plus que ne les ont réduits ces traîtres libéraux, il y a quinze ans.

M. THOBURN: Pourquoi mentionner particulièrement les lainages et les cotonnade? N"y a-t-il pas autre chose?

M. OLIVER: Puisque l'honorable député en demande la raison, la voici: Les lainages sont un article nécessaire dans un pays comme le Canada, où les hivers sont rigoureux et longs; les tissus de laine sont fabriqués en Angleterre, à meilleur marché et mieux, que partout ailleurs. Nous payons, comme je l'ai déjà dit, pour assurer une protection exagérée à une industrie insignifiante au Canada, contrairement aux principes de toute saine économie politique. Il vaudrait mieux pour le pays de payer une pension à l'honorable député et à ses employés et admettre les lainages en franchise. Cela rapporterait des millions de dollars par année à la population.

M. THOBURN: L'honorable député disait, il y a un instant, que bien que le consommateur paie plus cher, le producteur ne réalise pas un bénéfice correspondant.

M. OLIVER: Dans bien des cas.

M. THOBURN: Je demande à l'honorable député d'appliquer cette règle à l'industrie des lainages, bien que je sois certain qu'il ne le voudra pas. Je n'ai aucun doute que l'honorable député et beaucoup de ceux qui sont ici ce soir, n'ont aucune idée de ce que rapporte au fabricant le tissu qui sert à la confection d'un vêtement. Il n'y a pas un membre dans cette Chambre, ce soir, qui porte un habit..... (Rires et bruit.) Laissez-moi dire ce que j'ai à dire et vous ferez vos commentaires ensuite. Un costume ordinaire se vend $30; or, le fabricant qui a fourni le tissu ne reçoit pas plus que $5. Où vont les vingt-cinq autres dollars?

M. OLIVER: Je ne puis pas répondre à cette question. Je veux bien admettre qu'il y a entre ce que reçoit le fabricant de lainages et ce que paie le consommateur, le même écart qu'entre ce que reçoit le producteur du blé et le consommateur de la farine. Mais ce n'est pas la question qui nous intéresse dans le moment. Le point que je veux établir, c'est que nous payons à l'heure présente, une taxe annuelle de $10,000,000 pour maintenir l'industrie des lainages au Canada, et que d'après les renseignements qui m'ont été fournis et que je crois exacts, cette industrie n'a pas assez d'importance pour exiger un pareil sacrifice.

Je ne veux pas que l'on comprenne que je suis opposé à cette industrie en particulier. C'est une industrie aussi légitime que toute autre et elle a droit d'être traitée avec justice, mais rien de plus. Si une industrie ne peut pas exister dans des

conditions équitables, elle doit disparaître. S'il y a au Canada une industrie incapable de se maintenir avec la protection que lui assure un tarif de revenu, je dis que c'est une industrie qui ne convient pas au pays et qui coûte plus cher qu'elle ne vaut. Je parle ainsi au nom d'une industrie qui, par la nature même des choses, ne reçoit aucune protection; d'une industrie qui ne peut pas être protégée, et, par conséquent, ceux qui vivent de cette industrie ne sont pas disposés à admettre que telle ou telle autre industrie doit être maintenue au moyen de la protection. J'ai entendu les membres de la droite parler de l'impossibilité du libre-échange. Nous ne demandons pas le libre-échange, nous demandons simplement un régime équitable.

Aussi longtemps que nous serons soumis à un tarif de revenu, aussi longtemps il y aura protection incidente. Voilà ce que personne ne saurait mettre en doute. Mais ce n'est pas l'espèce de tarif auquel nos amis de la droite ont confiance ou qu'ils se proposent de mettre en vigueur, chaque fois qu'ils ont l'occasion de le faire. Nous ne demandons pas maintenant le libre-échange; nous réclamons un commerce plus libre et l'abaissement des droits et nous estimons que l'heure est venue de diminuer l'impôt partout où cela est possible, qu'importent les principes que le Gouvernement peut nourrir; nous croyons que cette diminution s'impose plus particulièrement au sujet des denrées alimentaires et des articles de consommation urgente.

Je parle, cela va sans dire, de la production du blé, c'est-à-dire du produit principal de l'Ouest. Suivant les circonstances dont certaines pourraient être retracées, tandis qu'il ne saurait en être ainsi des autres, au cours de l'année dernière, le prix du blé, celui de l'avoine et celui du lin ont été loin d'atteindre le chiffre de l'année précédente; d'où désappointement sensible pour le cultivateur. En vérité, dans la plus grande partie des cas, le profit réalisé par le cultivateur de l'Ouest a été rendu nul par la dépression qui s'est fait sentir dans le prix du blé et d'autres grains. Sans entrer dans des détails, je puis dire que le blé a rapporté, cette année, au cultivateur, dix cents de moins par minot que l'année dernière et qu'il en a été de même du prix de l'avoine. Voici un état de choses où les profits d'une industrie énorme qui emploie des milliers d'hommes et qui constitue le bien-être du pays, péréclite et disparaît presque à la suite d'un abaissement de prix. En ce moment, nous n'imputons de blâme à personne, mais cela ne nous contente pas d'apprendre qu'une autre industrie doit être protégée à nos dépens, alors que nous n'obtenons aucune protection, en retour. Le cultivateur à vendu, cette année, son blé dix cents meilleur marché qu'il ne le vendait, l'année dernière; le prix du pain, pour les consommateurs de l'est du Canada, est-il moins élevé qu'il ne l'était l'an dernier?

J'ai lu dans les journaux, depuis le commencement de cette session, que le prix du pain a augmenté sensiblement, dans l'est du Canada. Qu'il soit établi hors de tout doute que, si l'on tient compte de l'état de choses qui existe présentement, on doit reconnaître que le prix reçu par le producteur ne relève pas du prix payé par le consommateur, et vice versa. C'est également là ce que démontre ce qui se produit pour le blé, la farine et le pain, les produits les plus importants du pays. Prenant les calculs du gouvernement touchant la production du blé, de l'avoine, de l'orge et du lin, dans les provinces des prairies, nous trouvons un total de 426,000,000 de minots et, si l'on calcule un écart de dix cents par minot entre le prix de cette année et celui de l'année dernière, on constate que les cultivateurs des provinces des prairies ont subi une perte de $42,000,000.

C'est en présence de cet état de choses que mon honorable ami soumet un budget où il se glorifie d'avoir réalisé $168,000,000 en impôts que la population a dû acquitter et il n'offre pas en retour la compensation qu'accorderait un réajustement du tarif.

J'ignore s'il serait hors de mise, alors que nous parlons de notre trésor débordant, de faire observer qu'au cours de la deuxième semaine de mai, les compensations aux banques, dans les différentes villes du Canada, ont indiqué une diminution, si on les compare avec celles de la semaine correspondante de l'année précédente. Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver, Calgary, Ottawa, Victoria et d'autres villes ont indiqué une diminution, la seule cité importante qui a indiqué une augmentation, est Edmonton. Je répète, à nouveau, que l'honorable ministre aurait dû tenir compte de cet état de choses et y pourvoir dans son annexe du tarif.

L'honorable ministre a discuté la question de l'immigration. Je n'occuperai pas longtemps l'attention de la Chambre, mais il est certains points importants qui se rapportent à cette matière et qui méritent notre examen. Je constate que l'immigration a été, en 1911, de 311,000 âmes; en 1912, de 354,000 âmes et, en 1913, de 402,000 âmes, soit une augmentation, en ces trois années, de 100,000 âmes, ce qui semblera satisfaisant à tout le monde. Mais, en compulsant les états du ministère de l'Intérieur, je constate que les concessions de homesteads ont atteint le chiffre, en 1911, de 44,479; en 1912, de 39,151 et, en 1913, de 34,500, une diminution, dans ces trois années de 10,000 concessions de homesteads. Je tiens à signaler au Gouvernement que, bien que nous ayons reçu 100,000 immigrants de plus, au

cours de ces trois années, il n'en reste pas moins vrai qu'il y a eu une diminution de 10,000 dans le nombre de homesteads concédés, au cours de ces trois années. Je ne veux pas m'étendre sur ce point, mais je crois qu'il sera évident que l'immigration s'est relentie.

Je tiens à mentionner un autre détail qui se rapporte à la question d'immigration. En 1911, il nous est venu des Etats-Unis un nombre d'immigrants presque aussi élevé que le fut celui qui nous arriva de la Grande-Bretagne, et nous avons reçu d'autres pays que les Etats-Unis ou l'Angleterre un tiers du nombre d'immigrants qui nous étaient arrivés de la Grande-Bretagne. A nouveau, en 1912, le nombre d'immigrants fut à peu près le même pour l'Angleterre que pour les Etats-Unis, mais les immigrants qui nous arrivèrent d'autres pays se chiffraient aux quatre cinquièmes du nombre d'immigrants venus d'Angleterre. Qu'on me permette de faire observer au Gouvernement que, bien que notre immigration totale ait augmenté, notre immigration de l'Europe continentale a augmenté dans une proportion beaucoup plus accentuée qu'elle ne l'est pour l'Angleterre.

Je soutiendrais qu'il importe que le Gouvernement connaisse ces faits et s'emploie plus énergiquement qu'il ne le fait à attirer les émigrés de la Grande-Bretagne pour assurer la prépondérance du caractère anglais parmi la population de ce pays.

La grande raison de l'honorable député est notre gros revenu: $168,000,000, c'est-à-dire $35,000,000 de plus que l'an dernier; une dépense de $133,000,000, en excédent de $55,000,000 et en excédent net de $23,000,000. Au point de vue national, c'est un beau bilan s'il correspond tant soit peu au bilan des particuliers. Mais, je remarque que, pour l'exercice courant, l'honorable ministre a déposé un budget principal de $179,000,000 et un budget supplémentaire de $23,500,000, soit à l'heure qu'il est $202,000,000 en tout, tandis que le revenu du dernier exercice a été de $168,000,000. Le budget principal de cette année dépasse de $10,000,000 le budget de l'an dernier, et il le dépasse de $33,500,000 si l'on ajoute les $23,500,000 du budget supplémentaire. Si l'on tient compte des $10,000,000 de plus qu'il faudra probablement pour construire des dreadnoughts en Angleterre, et d'environ $12,000,000 pour les subventions aux chemins de fer, le budget de cette année dépassera de $55,000,000 celui de l'an dernier.

M. WHITE: Il engloutira presque tout l'excédent, n'est-ce pas.

M. OLIVER: Le quart de plus que le budget de l'an dernier! Nous avons joui d'une ère de prospérité, nous avons eu un revenu débordant. L'an dernier, nous avons encaissé de belles recettes; mais vu ce que le ministre et le Gouvernement savent, l'état des compensations des banques, la gêne financière, la baisse des prix des produits agricoles, je demande à mon honorable ami comment il justifie un budget qui n'engloutit pas seulement l'excédent de cette année, mais dépasse le revenu qu'on peut raisonnablement prévoir pour l'exercice courant. Mon honorable ami, ou le Gouvernement dont il est un membre distingué, semble croire, à en juger par son exposé budgétaire après l'examen que j'ai pu en faire, que le rôle du Gouvernement consiste uniquement à percevoir les impôts et à faire des dépenses, que tant que l'argent rentre il n'y a pas d'autre chose à faire que de s'en débarrasser. Il ne tient pas compte des conditions dans lesquelles le revenu a été prélevé et sera prélevé l'an prochain. Je déclare qu'il était temps de tenir compte de ces conditions dans le tarif qui a été communiqué à la Chambre.

L'honorable ministre n'a pas cru devoir en tenir compte et s'il est vrai qu'il ne nous a pas chargés de nouveaux impôts, comme nous le craignions, et que nous nous en réjouissons, nous ne pouvons faire autrement que croire qu'il est prêt à le faire à la première occasion propice. Il ne se rend pas compte de la situation qui exige l'abaissement des taux de l'impôt, qui rend nécessaire de justes mesures en vue du développement de notre commerce. Il se vante de la somme d'argent qu'il a pu encaisser et il prend des mesures pour augmenter les encaissements, au lieu de les diminuer, tout en prenant soin, entre temps, d'amis particuliers.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, s'il n'y a pas d'autres députés qui désirent prendre part au débat, j'aimerais à le clore. On a fait des critiques intéressantes du budget. On a communiqué à la Chambre et consigné dans le hansard des renseignements précieux et on a employé des arguments pleins d'intérêt. Le fond du débat a été juste et modéré et dans ma réponse, je tâcherai de faire preuve du même esprit et de la même modération.

J'ai écouté avec intérêt ceux qui ont pris la parole et, si l'heure n'était pas si avancée, je voudrais leur répondre longuement; mais vu que le débat a été quelque peu prolongé et que nous désirons tous que la session prenne fin au plus tôt et que les lois soumises à la Chambre arrivent à chef, je serai concis.

Comme l'on devait s'y attendre, le Gouvernement a été accusé d'extravagance. Une opposition, si elle est orthodoxe, adresse toujours ce reproche au Gouvernement. Je concevrais difficilement qu'une opposition pourrait remplir tout son devoir envers le pays, si elle n'accusait pas le Gouvernement d'extravagance; aussi, je ne m'insurge pas contre cette accusation...

M. OLIVER: N'est-elle pas vraie?

M. WHITE: ...que toutefois, je désire réfuter. Le représentant d'Halifax (M. Maclean) et après lui le député de Carleton et, il va sans dire, le député d'Edmonton ont blâmé l'extravagance du ministère. Mais je remarque que leurs reproches étaient très vagues. Il y a très longtemps que le budget principal a été communiqué à la Chambre et le budget supplémentaire a été déposé avant le commencement du présent débat; pourtant, je ne les ai pas entendu critiquer en détail. Je n'ai pas entendu le représentant d'Halifax blâmer aucune des dépenses considérables que nous nous proposons de faire à Halifax, sa ville natale. J'imagine que l'honorable député est content des dépenses que le Gouvernement fait cette année dans la ville d'Halifax.

Ainsi les crédits généraux contiennent $2,500,000 pour les facilités des terminus de l'Intercolonial. Je n'ai pas entendu mon honorable ami critiquer cet item. De la même manière l'honorable député de Carleton a dénoncé d'une façon générale les extravagances du Gouvernement et quand il m'a entendu dire qu'il n'y a rien de trop bon pour les Provinces maritimes, il a concouru sans hésiter et a admis que rien n'est trop bon pour les Provinces maritimes.

M. CARVELL: Je ne m'intéresse pas à ces dépenses.

M. WHITE: Je n'ai pas entendu mon honorable ami s'opposer aux grandes dépenses qui seront faites dans la ville de Saint-Jean et qui seront avantageuses à toute la province du Nouveau-Brunswick et le comté de mon honorable ami aura sa part; de sorte que, je le dis, la critique a été surtout d'un caractère général. En l'écoutant je n'ai pu m'empêcher de songer aux vers de feu John Russell Lowell:

> I do believe in freedom's cause,
> As far away as Paris is.
> I like to see her stick her claws,
> In them infernal Pharisees.

Comme je l'ai dit ce n'est que d'une manière très générale qu'on a dénoncé les extravagances du Gouvernement et nous n'avons vu personne des honorables membres critiquer aucun des articles qui apparaissent au budget. Cela a été remarquable durant la discussion que nous avons écoutée avec tant d'intérêt en ces derniers jours. Mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) a dit que nos dépenses sont plus considérables que toutes celles consignées dans l'histoire du Canada. Il fallait s'attendre à ce qu'elles le fussent. Le Canada grandit toujours, sa population augmente de même que son commerce et ses affaires; en un mot il est plus grand à tous les points de vue. Pourquoi nos dépenses n'augmenteraient-elles pas en proportion? Mon honorable ami a dit que nos dépenses cette année atteindront le cinquième du revenu et notre budget le cinquème du budget du Royaume-Uni. Mais notre population est de près d'un cinquième de celle du Royaume-Uni de sorte que, comme question de fait notre commerce et notre budget suivent proportionnellement le commerce et le buget du Royaume-Uni. Mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) a paru alarmé de nos dépenses et a émis l'opinion que nous devrions les couper cette année. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a aussi donné libre cours à l'expression de ses craintes. Il se demande, étant donné l'état général des affaires, comment nous pourrons les justifier. Mon honorable ami d'Halifax croit que pour cette même raison nous aurions dû diminuer nos revenus. Cela est possible, mais je n'y crois pas. C'est pour moi un signe d'espérance et un grand signe en vérité de voir qu'en dépit de la dépression financière de l'année dernière, nos revenus soient restés dans un si bel état et qu'ils dépassent même ceux de l'année dernière. Et nous sortirons en temps de la dépression financière. Il n'est jamais à propos de se laisser dépasser en ces matières et on ne peut jamais être trop prudent, surtout en temps de crise. Mon honorable ami d'Halifax a exprimé l'opinion que notre avenir prochain n'est pas rose et il y fait allusion à certaines spéculations en terre par tout le Canada. Bien qu'il ait prétendu ne pas être un pessimiste, le ton de son discours a été absolument pessismiste.

Que mon honorable ami me permette de lui dire que je ne suis pas en faveur que le Gouvernement diminue les dépenses simplement parce que l'état financier général est tel qu'il fait prévoir une réduction dans le commerce. Mon opinion est que c'est le temps de maintenir le chiffre de nos dépenses, parce si vous les diminuez vous contribuerez à aggraver les conditions existantes Le gouvernement du Canada, grâce à son surplus de l'année dernière et à la splendide position financière dans laquelle le pays se trouve ne serait aucunement justifiable de limiter sans raison ses dépenses parce que les circonstances veulent que nous traversions une période temporaire de dépression financière, et même de diminution commerciale, si, à cause de l'état de gêne financière, nous n'avons pas une augmentation proportionnelle à celle de l'année dernière, comme nous avions eu l'année dernière comparée à l'année précédente. Je me rappelle une parole—je crois qu'elle est de J. Pierpont Morgan—qu'un homme ne devait jamais jouer à la baisse aux Etats-Unis. Je dis la même chose en ce qui concerne le Canada, un

homme ne devrait jamais jouer à la baisse au Canada. Il n'y a qu'un esprit au Canada et c'est un esprit d'optimisme insatiable. Aucun autre esprit ne peut régner au Canada, étant données nos ressources dont j'aurai l'occasion de parler plus au long un peu plus tard et aux qualités qui caractérisent nos concitoyens. On entend souvent dire que le Canada subira un mouvement rétrograde. J'avoue que je ne vois à présent aucun indice de cela et je crois que même si nous avions une cessation temporaire d'activité commerciale, période de cinq années ou décades, il n'y a qu'un avenir possible au Canada. Nous avons aujourd'hui une population de 8,000,000 et elle deviendra bientôt de 10,000,000, 15,000,000 et 25,000,000. L'avenir ne peut réserver qu'une destinée au Canada, c'est un progrès continuel. Je crois que nous sommes tous certains de cela, et, par conséquent, couper nos dépenses simplement parce qu'il nous est arrivé de traverser un moment de dépression financière qui se fait sentir dans le monde entier me paraît une politique imprudente. Rien ne me paraît devoir justifier un excès de défiance, et comme je j'ai dit tout à l'heure une politique de ce genre aurait précisément pour effet d'aggraver l'état de choses même que nous voulons éviter.

Mon honorable ami de Halifax s'est déclaré en faveur d'une réduction des taxes. Il dit que nous devrions emprunter pour faire face aux dépenses à compte du capital et que nous exigeons trop d'argent du peuple du Canada. Il a aussi parlé de l'augmentation du coût de la vie et je vais dire quelques mots sur ces deux points. Je crois que dans les temps de grande prospérité, il est à propos que le gouvernement se développe, si possible, à même ses propres ressources. Il ne pourrait pas toujours le faire. Comme je l'ai fait remarquer dans mon discours du budget, on ne peut espérer que le Canada paie avec ses revenus seuls ses dépenses courantes, et aussi cette dépense qui peut être à juste titre être imputée au compte du capital, les dépenses destinées aux entreprises nationales qui font partie de l'actif du peuple du Canada.

Mais je crois qu'il est à propos, surtout en temps de prospérité, d'établir l'équilibre entre les dépenses et les revenus; voilà pourquoi je ne puis partager l'opinion de mon honorable ami qu'en des circonstances comme celles-ci nous eussions adopter une politique qui consiste à emprunter largement pour rencontrer nos dépenses imputables au capital. Nous pouvons être obligés d'emprunter, et je comprends que nous allons le faire, mais je crois que nous devrions autant que possible nous efforcer de payer au jour le jour. Mon honorable ami a dit, et avec raison, qu'il y a une différence entre la dépense courante et la dépense imputable au capital. Il n'y a pas de doute là-dessus. Cette distinction, on l'observe non seulement lorsqu'il s'agit des finances du gouvernement, mais aussi dans la finance ordinaire. C'est un principe reconnu et je ne diffère pas d'avis avec lui sur ce point. Mais j'ajouterai ceci que si nous conservons notre crédit en temps de prospérité et pouvons, de temps à autre, réduire notre dette nationale, si, à un moment donné, nous subissons de l'adversité, ce sera alors le temps d'user de notre crédit pour emprunter et continuer nos dépenses nationales d'une manière profitable à tout le pays et à nos projets nationaux. Une dépense comme celle-là est une dépense utile. C'est une dépense qui fournira de nouvelles facilités pour la marche des affaires du pays.

On a plaidé en faveur de la réduction de la taxe, de la remise au peuple d'une part de ce gros surplus, d'une réduction substantielle de la taxe. Je n'ai que quelques remarques à faire à ce sujet. D'abord, ce pays est un pays à tarif peu élevé. Le tarif des Etats-Unis qui provoque l'admiration de mon honorable ami d'Edmonton est presque le double du nôtre.

M. OLIVER: Je demande pardon à mon honorable ami, le tarif des Etats-Unis ne provoque pas mon admiration.

M. WHITE: J'ai compris que mon honorable ami a parlé, il y a quelques instants, en termes très élogieux du tarif des Etats-Unis.

M. OLIVER: J'ai parlé en faveur de réduction dans le tarif américain et non pas en faveur du tarif lui-même.

M. WHITE: Je ne sais pas si les réductions ont été faites, mais j'ai compris que mon honorable ami parlait avec admiration du tarif des Etats-Unis et de façon à me le recommander. Je voulais lui demander s'il voudrait me voir adopter le tarif américain avec ces réductions. Je ne crois pas qu'il le voudrait.

M. OLIVER: J'essayais de démontrer que mon honorable ami et ses amis ont emprunté l'exemple et la direction du gouvernement des Etats-Unis en matière de tarif, et je leur suggérais de continuer à les suivre, maintenant que ces réductions sont faites.

M. WHITE: Je ne vois pas en quoi nous aurions pu suivre l'exemple des Etats-Unis dans la législation tarifaire, parce que la moyenne du tarif américain est de quarante-cinq pour cent, tandis que la nôtre n'est que de vingt-cinq pour cent, et si l'honorable député veut prendre le total des importations imposables et des marchandises non imposables et il va constater que la moyenne de notre tarif n'est que de 15 p. 100, ce qui prouve que comparé

aux Etats-Unis, le Canada est un pays à tarif peu élevé.

L'honorable député (M. Oliver) s'ériegerait en critique hostile si je m'avisais de proposer l'adoption du tarif américain, même s'il était abaissé comme le congrès se propose de le faire. Nous avons présenté un budget de plus de deux cent millions et il nous faut, en outre, voter des subventions aux chemins de fer, pourvoir à un crédit de douze millions de dollars pour racheter les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, soit un million par mois pendant toute l'année, par suite d'un jugement. Nous avons un programme très vaste devant nous, pas trop vaste eu égard aux besoins du public, du service public, mais vaste et étendu cependant. D'après moi, à moins que nos revenus augmentent au delà de ce que nous anticipons, si nous essayions de diminuer la taxe autant qu'on a suggéré de le faire, le Canada entrerait dans une période de déficits qui arriveraient comme la condamnation la plus formelle des honorables députés de l'autre côté qui font cette suggestion.

Ce pays-ci progresse, mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) a parlé des dépenses faites par l'ancien gouvernement et des vastes entreprises qu'il était à accomplir. Croit-il que le pays va rester dans le marasme parce que le parti libéral a perdu le pouvoir et qu'il y a été remplacé par le parti conservateur? Il y a d'autre grandes entreprises nationales en marche et il y en a d'autres encore qui seront mises à exécution dans l'avenir, et ce Gouvernement doit pourvoir aux revenus nécessaires à leur réussite, car autrement il manquerait à son devoir envers le peuple canadien. Les honorables députés de l'autre côté ne doivent pas perdre confiance au pays pour la simple raison qu'ils sont dans l'opposition. Le pays progresse; notre commerce augmente; un temps viendra ou notre population atteindra le chiffre de dix, quinze et vingt-cinq millions.

Il nous faut voir à l'avenir et pourvoir au moyen de faire marcher les affaires du pays. Il faut construire des chemins de fer et des canaux, améliorer notre navigation, creuser nos ports, construire des docks sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique et maintenir le service public d'une manière efficace. Autant que je puis en juger, le pays aura besoin de revenus considérables d'ici à de nombreuses années. Le peuple du Canada comprend cela; il sait qu'il faut dépenser et il veut que nous dépensions pourvu que ce soit avec honnêteté et dans le but d'augmenter les facilités dont les affaires du pays ont besoin. Je crois que c'est mon prédécesseur qui a dit qu'une dépense faite à propos constitue la véritable économie; il ne s'agit pas du montant de la dépense, mais de savoir si elle est justifiée et faite honnêtement. Le peuple du Canada ne blâmera jamais un gouvernement qui agira de cette façon.

Entre autres choses, nous bâtissons le chemin de fer de la baie d'Hudson cette année, et dans les crédits supplémentaires nous avons mis quatre millions destinés à la construction d'élévateurs à grains dans l'Ouest. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) n'a pas soulevé d'objections sur ce point.

La critique de ce qu'il appelle notre extravagance a été très générale. Je crois qu'il hésiterait à se lever de son siège pour critiquer un seul des item du budget supplémentaires destinés aux provinces des prairies. Si nous étudions la critique lancée contre le budget, nous voyons qu'elle n'est pas fondée; c'est la critique orthodoxe ordinaire de toutes les oppositions. Il paraît naturel que toute opposition se fasse sur un ton pessimiste; mais le Gouvernement du Canada n'a qu'une perspective et elle est fondée sur l'optimisme. Nous devons être optismistes en regardant l'avenir de ce grand pays si nous savons remplir la mission que le peuple nous a confiée. Mon honorable ami de Halifax (M. Maclean) a dit que lorsque vous aviez un surplus considérable, vous pouviez vous permettre une dépense qui n'était pas à propos, était excessive et illégale et en a profité pour mentionner la subvention payée à la province du Manitoba. Je n'ai pas besoin de dire que l'augmentation de la subvention de la province du Manitoba était absolument justifiée. Les bornes du Manitoba ont été reculées et cette province a été mise sur le même pied que ses sœurs, Saskatchewan et Alberta. C'était un simple acte de justice en faveur d'une grande province; il n'y avait là rien de mal à propos, d'inutile ou d'improductif.

Nous faisons encore d'autres dépenses; nous pourvoyons à une dépense de dix millions pendant une période de dix ans, pour encourager l'agriculture et tout le monde dira, je crois, que c'est là une dépense opportune. Et sur les grandes routes, si les honorables députés de l'autre côté nous le permettent, nous nous proposons de dépenser un demi-million par année. Ce sont autant de dépenses que le peuple du Canada ne manquera pas d'approuver.

Parlons maintenant du coût de la vie que mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) a discuté très au long il y a quelques jours, ainsi que mon honorable ami de Carleton (M. Carvell). Il n'y a pas de doute que le coût de la vie est une question qui occupe actuellement le monde entier. Ce phénomène ne se confine pas au Canada, ni même à ce continent puisqu'il s'est fait sentir dans tout le monde. Il est peut-être intéressant, pour les besoins de la discussion, d'examiner briè-

vement quelques-unes des causes qui ont déterminé l'augmentation des prix. On a dit d'abord que l'augmentation de la production de l'or n'y est pas étrangère. Entre 1871 et 1875, la moyenne de la production de l'or était de $115,000,000; de 1891 à 1895, elle a été de $163,000,000; elle est maintenant de $500,000,000. C'est une augmentation très considérable et on a apporté l'argument que l'or était l'étalon de la valeur. Vous pouvez mesurer les produits à l'or ou l'or aux produits, et comme l'or est devenu de moins de valeur, les produits augmentent de valeur. Ceux qui apportent cet argument perdent de vue que les transactions commerciales du monde se font moins sur l'or que sur le crédit et que le montant en or servant aux paiements est très minime en vérité.

L'or n'est pas seulement l'étalon de la valeur, mais aussi un article de commerce. Une grande partie de l'or produit chaque année entre dans le commerce et sert à des arts divers. De la balance un montant considérable va dans les reserves des banques. Outre cela, une grande quantité d'or est entassée, surtout dans l'Inde, je crois. Durant la guerre des Balkans une grande quantité d'or a été entassée en Europe.

C'est un fait curieux qu'en dépit de la production de l'or le crédit ne soit pas devenu moins cher. Au contraire, le prix de l'argent n'a cessé de monter durant les quinze dernières années. Cela est dû à bien des causes. En premier lieu, un grand nombre de nouvelles sections du globe ont été ouvertes et se sont developpées. Au Japon, en Chine, dans les Indes, en Egypte, dans le sud de l'Amérique, au Canada, enfin, dans toutes les parties du monde, il y a eu un grand mouvement de développement et d'augmentation dans le commerce et l'industrie. Pendant dix ou quinze ans, la prospérité s'est fait sentir et comme résultat les taux d'intérêt ont été hauts. Cela a naturellement affecté le prix des produits.

Dans mon opinion, l'augmentation dans la production de l'or n'a pas influé considérablement sur l'augmentation du coût de la vie.

Après avoir passé rapidement sur les autres facteurs qui ont été mentionnés, savoir: l'augmentation de la population dans les villes qui a été très considérable et les profits de l'entremetteur, j'aimerais à traiter pendant un instant de cette question en ce qui concerne le Canada. Il faut se rappeler que nous nous sommes engagés durant les quelques années dernières dans d'énormes entreprises nationales. Trois chemins de fer transcontinentaux traversent la partie du continent que nous habitons. On a construit des chemins de fer sur une grande échelle. D'autres constructions ont été faites sur une échelle proportionnelle, de sorte que le nombre des consommateurs a considérablement augmenté tandis qu'il n'en a pas été de même de la proportion de la production. Le résultat a été qu'au Canada la demande du marché local a dépassé de beaucoup celle des années précédentes. On peut, je crois, trouver là une explication de la diminution dans nos exportations de certains de nos produits de la ferme, tels que les animaux et leurs produits dont j'ai parlé dans mon discours du budget.

La Chambre est familière avec la méthode de déterminer le numéro d'index d'une année en particulier. Je comprends qu'au Canada nous prenons, disons, une période de dix ans, de 1890 à 1899 et nous prenons 200 produits différents. Nous représentons cette période par le chiffre 100. Alors en prenant la moyenne du prix de chaque produit, dans n'importe quelle année en particulier, nous établissons le rapport entre cela et le chiffre 100 et nous déterminons quel est le numéro d'index de cette année-là. En suivant cette méthode j'arrive à conclure que le coût de la vie a augmenté d'environ 37 p. 100 au Canada. Le coût de la vie en ce qui concerne les denrées est de 35 à 40 p. 100 plus élevé qu'il était entre les années 1890 et 1899.

Je désire énoncer une théorie qui n'est pas de moi, mais qui me frappe plus que n'importe quelle autre, pour expliquer le phénomène du coût élevé de la vie. Je l'ai trouvée intéressante et, les membres de la Chambre trouveront, eux aussi je crois, qu'elle ne manque pas d'intérêt, c'est que le principal facteur dans le coût élevé de la vie, c'est la guerre avec les armements. Il est très curieux de constater que le coût de la vie entre 1867, 1872 ou 1873 était plus élevé en Grande-Bretagne du moins—je ne suis pas certain pour ce continent—qu'à presque aucune période écoulée depuis. La période de 1890-1899 a comme je l'ai fait remarqué un très bas numéro d'index.

Voyons ce qui est arrivé. La période des premières années après 1870 qu'ont suivi la guerre américaine et la guerre franco-prusienne et la guerre entre l'Allemagne et l'Autriche. Après la guerre entre la Turquie et la Russie il y a eu une longue période de paix dans les périodes décennales de 1880 et 1890. Le numéro d'index est tombé et le coût de la vie a été moins élevé alors qu'à une aucune autre période antérieure ou subséquente. Nous arrivons ensuite à 1898, lors de la guerre hispano-américaine après laquelle nous avons eu la guerre des Bœrs et celle entre la Russie et le Japon. On estime à au moins $5,000,000,000 la somme dépensée durant ces différentes guerres. Vient ensuite la guerre entre la Grèce et la Turquie, puis celle des Balkans. Ces guerres ont coûté une grande somme de produits de l'industrie humaine, parce que l'argent dépensé sans retour ne vaut pas

mieux que s'il était jeté au fond de la mer. Cet argent a été retiré du capital du monde qui aurait pu être dépensé à faire progresser l'agriculture et à ouvrir et développer de nouveaux pays.

Ces guerres ont causé la perte d'un très grand nombre d'hommes, qui auraient pu être employés à des fins profitables et ont interrompu le travail de millions d'autres. L'effet de tout cela a été énorme sur l'économie générale du monde.

Je cite cette opinion non pas à cause de son originalité mais parce qu'elle me frappe plus que toute autre que j'ai lue, comme cause déterminante du phénomène du coût élevé de la vie. Outre le montant actuellement dépensé pendant ces guerres, l'augmentation du coût de l'armement, et pour des raisons semblables, a aussi eu son effet.

Donc, en ce qui concerne les tarifs, quoi que les tarifs jouent un rôle important dans le coût de la vie, je ne crois pas que notre tarif ait un effet sérieux sur le coût de la vie en ce pays.

En premier lieu, c'est un tarif bas, et non un tarif élevé et c'est un pays agricole; nous produisons les nécessités de la vie. Avec le temps, je ne doute pas que le mal se guérisse de lui-même. Il n'y a pas de raison, grâce à l'affluence de l'immigration et aux méthodes améliorées de culture, pour que les produits n'augmentent pas considérablement et que le coût de la vie ne diminue pas d'une manière appréciable.

Mon honorable ami de Carleton a touché un sujet que je ne me propose pas de discuter ce soir: celui de la réciprocité. Si nous commencions tous à discuter la réciprocité et resassions tous les arguments de la campagne de 1911, nous passerions l'été ici. Mais pour mon honorable ami ce paraît être le spectre de Banquo, il ne s'évanouit pas. Il répète les arguments que nous connaissons bien au sujet de ses avantages qui donneraient un prix plus élevé aux cultivateurs et en même temps réduiraient ces prix pour le consommateur. Je lui ferais remarquer que bien que cet argument puisse valoir dans la province du Nouveau-Brunswick, il n'a rien valu dans la province d'Ontario. Le peuple d'Ontario n'a pu comprendre comment un cultivateur possédant une terre sur les confins d'une ville pourrait obtenir plus pour son beurre et ses œufs, et qu'en même temps les habitants de la ville pourraient obtenir leur beurre et leurs œufs à meilleur marché. Je ne sais pas s'ils sont aussi intelligents que les électeurs du comté de mon honorable ami, je crois que ce sont tous des gens intelligents. Mais dans Ontario on n'a pu leur faire comprendre cela, et je doute qu'on puisse jamais le leur faire comprendre. Mon honorable ami dit qu'il va continuer d'espérer, d'espérer toujours en la réciprocité. Eh bien

Hope springs eternal in the human breast;
Man never in but always to be blest.

Ainsi, restons-en là.

Quelque discussion a eu lieu avec plus ou moins de suite quant à notre tarif. Je ne discuterai pas cela maintenant. J'ai dit dans mon budget qu'il me paraissait être de saine politique de reviser de temps à autre notre tarif général, et que dans l'intervalle des modifications de tarif devaient être faites très modérément, si même on en faisait. Je crois toujours que c'est une saine politique. Je ne veux pas parler de la politique de nos voisins du sud, mais je peux dire d'une façon générale que des hommes d'affaires de ce pays m'ont dit que les ingérences continuelles dans le tarif, ordinairement appelé un rétamage de tarif, ont eu un très mauvais effet sur les affaires et qu'en ce moment, ils ont un effet de malaise; cependant, je n'exprime aucune opinion à ce sujet. Je désire simplement dire que notre tarif qui présente, comme il est vrai, de nombreuses anomalies, devrait être revisé à certains intervalles, et qu'en attendant les changements devraient s'opérer avec modération, si on en fait du tout.

Mon honorable ami d'Edmonton a parlé de la question du sucre, et il naviguait en eau profonde. La question du sucre est une des plus compliquées que nous ayions à traiter, comme je l'ai déjà dit. Mon honorable ami a découvert que nous avons présenté deux millions et demi aux raffineurs de sucre. Eh bien, je n'ai jamais connu un journaliste qui s'entendît en chiffres, et je crois que mon honorable ami ne fait pas exception à cette règle.

M. OLIVER: Je crois que mon honorable ami est un journaliste aussi.

M. WHITE: Eh bien, je n'ai jamais été fort en chiffres.

M. OLIVER: Dans ce cas, l'honorable ministre peut facilement se tromper maintenant.

M. WHITE: Lorsque l'honorable député a pris sa plume cette fois-ci, il s'est enfoncé dans l'eau profonde. Je ferais remarquer que presque tout le sucre raffiné consommé au Canada est fabriqué dans nos raffineries.

Le montant qui arrive par exportation de la Grande-Bretagne est presque négligeable, et je crois qu'au moins quatre-vingt-quinze pour cent de la consommation totale est fabriquée au Canada. Je ne peux pas comprendre comment l'honorable député arrive à dire que deux millions et demi de dollars ont été présentés aux raffineurs de sucre. Je crois qu'il a choisi $2,500,000 comme une bonne somme ronde et il l'a mentionnée pour donner une cer-

taine plausibilité à ses critiques sur nos changements de tarifs.

M. OLIVER: J'ai dit que l'honorable ministre avait réduit les droits sur le sucre brut, et ne l'avait pas réduit sur le sucre raffiné, et le raffineur en a bénéficié.

M. WHITE: L'honorable député est un économiste de l'école libérale. Supposons que le sucre soit soumis à un droit plus élevé, pourquoi le public n'en profiterait-il pas? Pourquoi le fabricant ne pourrait-il pas produire les articles à meilleur marché?

M. OLIVER: Il le pourrait, mais il ne le veut pas.

M. WHITE: Alors, la prétention de l'honorable député quant aux changements de tarif tombe à l'eau.

M. OLIVER: Si mon honorable ami avait réduit le droit sur le sucre raffiné dans la même mesure que sur le sucre brut, le consommateur en eût bénéficié.

M. WHITE: Mon honorable ami ne comprend pas que le droit sur le sucre raffiné, d'après le tarif de préférence, reste précisément comme il était.

M. OLIVER: C'est absolument ce que je sais.

M. WHITE: Il reste à 83, tandis que l'autre est abaissé de 59 à 40. Et j'ai fait remarquer que nous avions élevé pour les raffineurs de sucre le bénéfice que leur avait accordé mon prédécesseur d'importer en franchise du sucre brut étranger jusqu'à vingt pour cent de leur production. J'ai aussi cité, dans mon discours du budget—et l'honorable député a dû l'entendre—l'opinion de mon prédécesseur, M. Fielding, qui voulait accorder une production d'un demi-cent par livre. Nous donnons moins que cela. Mon honorable ami critique en réalité mon prédécesseur, son propre collègue. Il ne comprend pas combien est compliquée cette question du sucre. Je ne le blâme pas, parce que j'ai consacré beaucoup de temps à la comprendre.

Les modifications du tarif, quant au sucre, ont été étudiées avec le plus grand soin. Les raffineurs de sucre ne sont pas en meilleure posture qu'ils l'étaient auparavant, et il y a eu une réduction du prix du sucre en faveur du consommateur.

M. OLIVER: Je dois avouer que ce qui a excité mon intérêt a été que les raffineries ont fortement approuvé la réduction. J'ai cru qu'il valait la peine d'y voir.

M. WHITE: Je comprends que mon honorable ami approuve la réduction. Le prix du sucre a baissé en conséquence dès l'année finie. J'ai dit que nous ne voulions pas faire de réductions ne ménageant personne et qui pussent causer une forte réduction sur les revenus provenant du sucre.

M. CARVELL: Le ministre veut-il garantir que le prix restera bas?

M. WHITE: Je ne le ferais pas; mais je crois qu'il restera bas. Je crois que la concurrence s'applique au sucre.

M. OLIVER: Pas au Canada.

M. WHITE: Je le crois. Les modifications ont été non seulement étudiées avec soin, mais il y a des modifications qu'il a fallu faire dans les conditions de l'arrangement. L'honorable député se plaint que nous réduisons la préférence en faveur du producteur des Antilles. Mais il sait que cette ligne de conduite a été recommandée par la commission impériale dont M. Fielding faisait partie, et le rapport de cette commission a servi de base même à notre action. Elle a recommandé que la préférence de 31 cents fut réduite à 15 cents afin d'empêcher le producteur de prendre toute la préférence britannique au détriment du raffineur canadien, et le producteur des Antilles désirait obtenir une préférence exclusive sur le produit du Canada et insista de nouveau que le privilège de vingt p. 100 fût aboli. Nous l'avons aboli et nous nous sommes efforcés de mettre nos raffineurs dans la position qu'ils occupaient auparavant. Ils ne sont pas en meilleure position. Ce privilège de 20 p. 100 était très précieux pour eux. Je ne crois pas qu'ils soient en aussi bonne posture qu'auparavant. De sorte que lorsque l'honorable député dit que nous avons présenté $2,500,000 aux raffineurs de sucre canadiens, il fait simplement erreur dans ses calculs.

M. OLIVER: Mon honorable ami est un journaliste et je crois qu'il fait erreur. Puis-je lui poser une question?

M. WHITE: Pourrais-je lui dire qu'il serait bon d'attendre que nous soyons en comité et que nous discutions ces item particuliers. L'honorable député a aussi parlé de la réduction sur le ciment. Dans le débat sur l'adresse, mon honorable ami a paru accepter et approuver la réduction que nous avons faite temporairement sur le droit sur le ciment, mais il a dit que notre motif était erroné. Il aurait préféré qu'il n'y eût pas de réduction, parce qu'il est arrivé qu'elle a été faite juste avant les élections dans la Saskatchewan, mais le journal même dont mon honorable ami est le propriétaire—et je suppose qu'il a parfois le temps d'écrire des articles de rédaction—l'"Edmonton Bulletin", a clamé en faveur de cette réduction des semaines avant qu'elle fût faite. Cependant mon honorable ami a la témérité de se lever dans cette Chambre et de critiquer le Gouvernement parce qu'il a suivi la ligne de

conduite qu'il avait préconisée dans son journal, le plus vigoureusement possible.

M. OLIVER: Mon honorable ami voudrait-il dire à la Chambre pourquoi il ne continue pas cette réduction?

M. WHITE: Mon honorable ami m'a promis son appui, si je voulais faire certaines choses. Imaginez-vous ce Gouvernement appuyé par mon honorable ami. Je ne crois pas, cependant, qu'il serait un support bien permanent; il est probable qu'il ne résisterait pas très longtemps.

Cependant, nous avons réduit le tarif de 12½ à 10 cents. Mon honorable ami, j'ai entendu dire, approuvait la convention de réciprocité. Si mon honorable ami était à son siége en ce moment, je lui demanderais quelle était l'étendue de la réduction sous le régime de cette convention. Je crois qu'il sait que le droit a été réduit à onze cents; nous l'avons réduit à dix cents.

M. OLIVER: Il était d'un cent et demi sous la réciprocité et deux cents et demi sous votre convention.

M. WHITE: Sous la convention de réciprocité, il était de onze cents; d'après votre convention il est à dix cents, et cependant mon honorable ami se lève et critique. Nous désirons vivement plaire à nos bons amis des deux côtés de la Chambre, et quoique nous fassions, même si nous réduisons le droit sur le ciment au-dessous du chiffre réciprocitaire, mon honorable ami n'est pas satisfait. Mon honorable ami parle du blé. Je désire citer le "Toronto Globe," un journal de bonne réputation.

Quelques DEPUTES: Non.

M. WHITE: Quelques-uns de mes honorables amis nient cela, mais certainement ils partagent les opinions de l'honorable député d'Edmonton. Parlant de la revision du tarif aux Etats-Unis, l'article dit:

La réduction proposée sur le blé n'atteindra que très peu maintenant le producteur canadien. Les Etats-Unis produisent un trop fort excédent de blé maintenant pour nous offrir un marché profitable au Canada. Avec des réserves qui s'élevaient le 31 mars à environ 156,000,000 de boisseaux et une nouvelle récolte de blé d'hiver qui rentrera vers le 1er juillet, et qui promet de dépasser de beaucoup celle de l'an dernier, les Etats-Unis sont encore un énorme exportateur. Grâce à ses nouvelles méthodes d'irrigation, il y de vastes étendues de terres à blé encore libres. Tout indique qu'ils seront un grand exportateur pendant de nombreuses années encore.

Pour montrer combien mon honorable ami est déraisonnable dans sa critique, je pourrais dire qu'il m'a critiqué pour avoir abaissé les droits sur les rails d'acier. Il attira l'attention sur le fait que nous avions remboursé les droits sur les rails d'acier et il approuva la chose. Son honorable leader se leva et critiqua le Gouvernement très sévèrement pour avoir remis ces droits.

Sir WILFRID LAURIER: Pas exactement cela, la manière dont la chose a été faite.

M. WHITE: Mon très honorable ami était donc satisfait de la remise du droit, mais non pas de la façon dont cette remise a été faite. L'honorable député d'Edmonton n'a pas exprimé de mécontentement; il a approuvé la chose, de sorte que mon très honorable ami et l'honorable député d'Edmonton ne considéraient apparemment pas la chose du même œil.

J'ai pris assez de temps pour répondre aux critiques qu'on a faites du discours du budget, et je veux simplement dire ceci en concluant. Nous aurons dans ce pays un fort revenu et nous aurons de fortes dépenses à faire.

Je crois donc, comme je l'ai déjà dit, qu'il n'y a qu'un seul esprit au Canada et que c'est un esprit d'optimisme. Nous pouvons prophétiser un grand avenir pour ce pays, un avenir dont nous sommes tous fiers. Je n'en doute pas. Nous avons ici un pays aussi vaste que l'Europe, je pense quelquefois que nous ne comprenons pas complètement quel vaste héritage nous a été légué. Nous avons non seulement les historiques Provinces maritimes, ainsi que les provinces de Québec et d'Ontario, mais nous avons les trois grandes provinces de l'ouest, chacune de la superficie de l'Allemagne moderne, et nous avons la grande province de la Colombie-Anglaise, virtuellement une des plus riches, sinon la plus riche province de la confédération. De grandes responsabilités incombent au gouvernement de ce pays. Nous devons prévoir l'avenir; nous ne devons pas être timides en ce qui concerne les dépenses, si ces dépenses peuvent être justifiées au point de vue national.

La Confédération dans ce pays n'est possible que lorsque nous aurons les relations les plus libres entre les diverses provinces. Nous aurons nos problèmes de transports, et la question des transports est la question la plus importante au Canada aujourd'hui. Nous devons être préparés à aider au développement des chemins de fer au Canada; nous devons nous préparer à construire et approfondir nos canaux, à améliorer notre navigation, et construire des bassins de radoub et autres commodités pour notre commerce maritime sur les deux côtes. Nous devons être prêts à maintenir notre service public.

Tout cela exigera d'énormes dépenses; mais comme je l'ai dit, il y a quelques instants, le peuple du Canada approuvera toutes dépenses de la part du gouvernement, quelque fortes qu'elles soient, si elles sont raisonnablement dans les limi-

tes de nos revenus ou de nos pouvoirs d'emprunt, si ce sont des dépenses pour le compte du capital, et pourvu qu'elles soient nécessaires au pays et qu'elles soient honnêtement faites. Je dois remercier les honorables députés de la gauche du ton très modéré et tempéré qu'ils ont apporté dans la discussion du discours du budget; je crois qu'il a été bien reçu. Il porte toutes les preuves de prospérité dont jouit présentement le pays, et malgré la rigueur financière sur laquelle on a attiré l'attention, je crois que nous pouvons espérer avec confiance une augmentation de commerce et une augmentation de prospérité. Personnellement, je me sens très optimiste en ce qui concerne l'avenir du Canada; je crois qu'il n'y a pas de place pour le pessimiste dans ce pays. En faisant donc de généreuses prévisions pour les services publics et pour les dépenses pour le compte du capital, pendant une période de croissance comme celle par laquelle nous passons maintenant, nous sentons que nous pouvons parfaitement justifier devant le peuple du Canada les dépenses que nous proposons.

La motion (M. White) est adoptée, et la Chambre se forme en comité des voies et moyens. (Présidence de l'Orateur suppléant.)

20. Pâte ou liqueur de cacao et pâte ou liqueur de chocolat non sucrée, en blocs ou gâteaux, par livre; tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 3½ cents; tarif intermédiaire, 4 cents; tarif général, 4 cents.

M. WHITE: Les anciens taux étaient deux cents et demie, trois cents et trois cents et demie. Il y a eu une augmentation d'un cent par livre. La raison de ce changement est le droit imposé sur les fèves de cacao sous le régime de l'annexe C de la convention avec les Antilles. Mon honorable ami se rappellera que les fèves de cacao sont placées sur la liste en franchise en ce qui concerne les Antilles, mais qu'il y a un droit contre les pays étrangers. La quantité moyenne de pâte de chocolat tirée de cent livres de fèves de cacao est de soixante et quinze livres. Le tarif du Royaume-Uni, basé sur le principe de ne fournir aucune protection au fabricant, est comme suit: sur le cacao brut, la fève de cacao, un penny par livre; sur le cacao ou le chocolat, moulu, préparé ou fabriqué de quelque manière, deux pence par livre. C'est une différence d'un penny par livre. Nos fabricants ne pourront pas se procurer tout leur cacao des Antilles, bien que la production des Antilles serait, quant au montant, suffisante. Ils ont besoin de certains mélanges, de diverses couleurs pour leurs produits, et après avoir étudié la chose très sérieusement, les experts de mon ministère et du ministère des Douanes, en sont venus à la conclusion qu'un cent devrait être ajouté.

20a. Beurre fabriqué avec l'amende de cacao: tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 1½ cent; intermédiaire, 2 cents, général, 2 cents.

M. WHITE: L'ancien tarif est à deux cents et demi trois cents et trois cents.

21. Pâte ou liqueur de cacao et pâte ou "liqueur" de chocolat, par livre: tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 3½ cents; intermédiaire, 4 cents; général, 4 cents .

M. WHITE: L'ancien tarif était de deux cents et trois quarts, et le nouveau tarif de préférence est de trois cents et demie. La raison de ce changement est le droit imposé sur le cacao brut sous le régime de l'annexe C. Il y a une augmentation de trois quarts de cent sous le tarif de préférence britannique.

22. Préparations de cacao ou de chocolat en poudre: préférence anglaise, 20 p. 100; intermédiaire, 20 p. 100; général, 25 p. 100.

M. WHITE: Le droit était de quinze p. 100 dans l'ancien tarif sous la préférence, sous l'intermédiaire vingt p. 100 et sous le général vingt-cinq p. 100.

23. Préparations de cacao ou de chocolat en poudre: préférence anglaise, ½ cent par livre et 22 pour cent; intermédiaire ½ cent par livre et 35 pour cent; général, ½ cent par livre et 35 pour cent.

M. WHITE: Un demi-cent a été ajouté ici sous les trois tarif. La raison est le changement fait dans le droit sur les fèves de cacao sous l'annexe C.

M. CARVELL: C'était auparavant un droit ad valorum?

M. WHITE: Il reste ad valorem plus un demi-cent par livre. Il y a maintenant une combinaison de tarif.

M. CARVELL: C'est une taxe assez forte, n'est-ce pas?

M. WHITE: Non, je ne crois pas, à tout événement elle a été rendue nécessaire par la convention.

39a. Farine de riz, de sagou, de cassave, de tapioca et riz moulu: préférence britannique, ¾ cent par livre; intermédiaire 1 cent par livre; général, 1 cent par livre.

M. WHITE: La raison pour insérer cet item ici c'est que la farine de cassave a été introduite. Le tarif est exactement le même.

39b. Arrowroot, par livre; préférence britannique, ½ cent; intermédiaire 1 cent, général 1 cent.

M. WHITE: L'ancien taux était quinze cents, dix-sept cents et demi et dix-sept cents et demi.

M. MACLEAN (Halifax): Comment cela fonctionnerait-il ad valorem?

M. WHITE: La convention stipule une demie-cent de préférence. La réduction dans le revenu est d'environ deux cents dollars.

63a. Son de riz: préférence britannique 12½ pour cent, intermédiaire, 17½ pour cent; général, 17½ pour cent.

M. WHITE: Il y a une réduction de quinze p. 100 à douze et demi p. 100; une réduction de deux cents et demie pour la préférence britannique.

69a. Nourriture des bestiaux contenant de la mélasse; préférence britannique, 15 pour cent; intermédiaire, 20 pour cent; général, 20 pour cent.

M. NESBITT: Quelle est la différence ici?

M. WHITE: Le tarif général est augmenté de 2½ p. 100 ici. La raison de ce changement se trouve à l'article 2 de la convention. La préférence est la même, quinze p. 100.

77. Fèves de tonka et de manille, à l'état naturel seulement; en franchise.

M. WHITE: Il n'y a aucun changement dans les droits ici, tout est admis en franchise. Les fèves de cacao sont laissées de côté parce qu'elles sont traitées spécialement dans la convention, et par conséquent les mots "fèves de cacao" ont été éliminés dans cet item particulier.

77a. Fèves de cocao, non tonéfiées, broyées ou moulues, par 100 livres; préférence britannique, en franchise; intermédiaire, 75 cents; général, 75 cents.

M. WHITE: Ce changement est fait pour observer la convention.

M. MACLEAN: Comment ce tarif fonctionnerait-il d'après les taux ad valorem, soixante et quinze cents par cent livres coûtent à présent?

M. WHITE: Environ 6 p. 100.

101. Oranges, pamplemousses et citrons, en franchise.

M. WHITE: Le mot "limons" est éliminé de cet item. C'est la raison pour laquelle cet item est inséré ici.

101. Oranges, pamplemousses et citrons, en franchise, intermédiaire, 10 pour cent; général, 10 pour cent.

M. CARVELL: Combien seront les limons maintenant?

M. WHITE: Dix p. 100 dans le tarif général.

M. MACLEAN (Halifax): Importons-nous des limons d'aucun autre pays étranger? Y aura-t-il quelque concurrence?

M. WHITE: Je ne le crois pas. Nous importons des citrons, mais non des limons. Nous importons beaucoup de citrons d'Italie, je crois.

M. WHITE (Leeds).

M. NESBITT: N'obtenons-nous pas des limons du Sud?

M. WHITE: Virtuellement pas du tout, me dit-on.

109. Amandes de toute sorte, n.a.p., y compris les pistaches de terre écalées, par livre. Préférence britannique, 1 cent, tarif intermédiaire, 2 cents, tarif général, 2 cents.

M. CARVELL: Est-ce une augmentation?

M. WHITE: Les nouveaux taux sont de trois quarts de cent moindres dans le tarif de faveur britannique, et sont semblables dans le tarif général.

111. Noix de coco, quand elles sont importées du pays de provenance par des navires qui se rendent directement dans un port canadien, par cent livres. Préférence britannique. En franchiise, tarif intermédiaire, 50 cents, tarif général 50 cents.

M. CARVELL: Est-ce une réduction?

M. WHITE: C'est de la franchise. L'ancien taux était de trente cents du cent livres dans le tarif de faveur britannique, et de même dans le tarif général et le tarif intermédiaire a été mis au même point que le tarif général.

134. Tout sucre au-dessus du numéro 16, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, et tous sucres raffinés de toute espèce, qualité ou type, accusant un polariscope au plus quatre-vingt-huit degrés, par cent livres. Tarif de préférence britannique, 72 cents,; tarif intermédiaire 93 cents, tarif général 93 cents.

M. MACLEAN (Halifax): J'aimerais à attirer l'attention du ministre sur une question au sujet du tarif du sucre. Mon attention a été attirée sur le fait que l'article relatif à l'importation à vil prix est appliqué contre les importations de sucre américain granulé, acheté au prix du marché, parce que le gouvernement américain fait une réduction de cinq pour cent sur les droits payés sur le sucre brut quand il est exporté comme sucre raffiné. Peut-être vais-je rendre ma question plus claire si je lis un court extrait d'une lettre que j'ai reçue d'un importateur de sucre. Sur le point dont je viens de parler, il dit:

Ce que nous aimerions à voir faire, pour la protection du consommateur au Canada, est l'annulation de l'article relatif aux importations à vil prix concernant le sucre. Ainsi que, naturellement, vous le savez, cet article a eu pour but d'empêcher que des marchandises soient vendues au Canada à un prix inférieur à celui auquel elles se vendent pour la consommation domestique dans le pays où elles sont fabriquées. Or, quand nous achetons du sucre granulé américain, il faut acheter au prix qui a cours dans les marchés de New-York, de Boston et de Philadelphie; et quand se sucre est exporté, le vendeur obtient du gouvernement des Etats-Unis la réduction d'une certaine partie des droits acquittés sur le sucre brut avec lequel le sucre raffiné est fabriqué. Ceci nous sommes sûr, vous allez en convenir avec nous, n'est pas le cas d'une vente pour l'exportation à un prix infé-

rieur au prix de la vente pour la consommation domestique; mais depuis que l'article relatif à l'importation de marchandises à vil prix est en vigueur au Canada, les fonctionnaires de la douane ont insisté pour que l'article relatif aux importations à vil prix devrait être appliqué pour cette raison, ce qui sur le sucre granulé américain a porté les droits à près de $1.95 par cent livres.

Je parle de cela dans le but d'attirer l'attention du ministre sur ce point. Il me frappe comme ayant besoin d'examen. Pour moi l'objection paraît plutôt substantielle. C'est à peine un cas où devrait s'appliquer l'article relatif aux importations à vil prix.

M. WHITE: Je ne suis pas bien sûr d'avoir compris mon honorable ami. Il sait sans doute que l'article relatif aux importations à vil prix ne s'applique pas au sucre raffiné dans le Royaume-Uni, mais qu'il s'applique au sucre raffiné aux Etats-Unis.

M. MACLEAN: Quand il est vendu au-dessous du prix du marché aux Etats-Unis.

M. WHITE: Oui, quand il est vendu au-dessous du prix du marché. Je ne suis pas bien sûr si l'objection que mon honorable ami a soulevée est ou non que le ministère des Douanes l'applique.

M. MACLEAN: Il l'applique contre le sucre américain qui est importé. Je présume que les fonctionnaires des douanes assument que bien que le sucre américain puisse avoir été acheté par des acheteurs canadiens au prix courant du marché, parce que l'exportation ou le vendeur américain obtient une réduction de 5 pour 100 sur ce sucre, parce que, ce sucre est exporté, il y a eu une vente au-dessous du prix du marché. C'est la manière dont je comprends la chose.

M. WHITE: Mon honorable ami a attiré mon attention sur la question, je vais être heureux de l'examiner. Je ne suis pas en position de la discuter maintenant. Mon fonctionnaire qui est ici me dit que l'article relatif aux importations à vil prix devrait s'appliquer dans ces circonstances.

M. MACLEAN: On me dit que l'article est appliqué, et les importateurs canadiens s'y opposent. Ils disent que la seule raison qui fait que l'article s'applique est que l'exportateur américain obtient le remboursement de 5 pour 100 sur son sucre brut, quand le sucre raffiné est exporté, mais l'acheteur canadien de ce sucre ne retire pas d'avantages du remboursement de ces droits. Il achète apparemment au prix du marché, mais, parce que le vendeur obtient un remboursement les fonctionnaires des douanes décident qu'il y a eu une vente au-dessous du prix courant du marché.

M. WHITE: Je suis heureux que mon attention ait été attirée sur cette question.

M. NESBITT: Le ministre a déclaré l'autre soir dans son discours que la disposition qui permet aux fabricants de sucre de betteraves d'importer du sucre à un certain prix, tandis que leurs usines ne sont pas en opération, de façon à les tenir employées, expire en 1914. J'aimerais à dire quelque chose pour les raffineurs de sucre de betteraves, et les seuls raffineurs de sucre de betteraves que je connaisse au Canada, qui font de grandes affaires, sont ceux de Wallaceburg et de Berlin, qui ont pris l'habitude de vendre directement au détailleur. Je suppose que mon honorable ami sait que les autres grands raffineurs de sucre dans tout le pays vendent au marchand de gros, et les prix sont arrangés entre le raffineur et le marchand de gros. Ces raffineurs du sucre de betterave ont pris l'habitude de vendre directement au détailleur, pour toute la province d'Ontario, et aussi bien à l'ouest de Winnipeg, à ma connaissance certaine, et je sais que les gens du détail par tout le pays pensent que c'est un avantage, non seulement pour eux-mêmes mais encore pour leurs clients, parce que, en vendant directement, ils sont en état de vendre de plus près à leurs clients qu'ils ne seraient en état de le faire autrement. Je comprends que l'arrangement n'expirera pas avant 1914, et peut-être est-il un peu tôt pour parler de la chose maintenant, mais je voudrais attirer l'attention du ministre sur la question, qui, je pense, vaut la peine qu'on la considère dans l'intérêt du public.

M. WHITE: Je suis heureux d'avoir ce renseignement.

M. OLIVER: J'aimerais à avoir une meilleure connaissance de la situation au sujet du sucre.

M. WHITE: Nous estimons qu'il va y avoir une réduction de recette de $622,000 par suite de ce changement.

M. OLIVER: Nos importations de sucre brut pour l'année dernière ont été de quatorze millions et demi de livres.

M. WHITE: Oui, à peu près.

M. LEMIEUX: Combien importez-vous de l'Allemagne et combien de la Grande-Bretagne?

M. WHITE: Sucre brut, 1912, importé sous le régime du tarif général 204,000,000 de livres, sous le régime du tarif de faveur 358,000,000 de livres.

M. CARVELL: Alors si le fabricant ne réduit pas le prix de son article manufacturé pour le consommateur il bénéficie entièrement de la somme des $622,000, cela est-il exact?

M. WHITE: Non, la clef de la modification du tarif que nous faisons est le privilège de vingt pour cent que le raffineur de sucre avait et qui lui permettait d'importer vingt pour cent de sucre brut étranger à des taux de faveur. Nous avons compensé cette réduction additionnelle par la suppression de ce privilège.

M. CARVELL: Combien cela chiffre-t-il?

M. WHITE: Il est établi en compensation de la suppression de ce privilège. Il est naturellement tout à fait impossible d'opposer avec précision l'un à l'autre. Mon assertion à la Chambre a été que cela aurait l'effet de produire une réduction légère dans le prix du sucre. Ce que j'avais dans l'esprit c'est que le prix du sucre ne devrait pas être augmenté, mais serait plutôt diminué.

M. LEMIEUX: Depuis que le tarif a été annoncé, y a-t-il eu une réduction dans le prix du sucre pour le consommateur?

M. WHITE: Oui, on me dit qu'il y a eu une réduction de vingt cents par cent livres.

M. CARVELL: Le ministre voit que le fabricant va être obligé à la fin de payer le même prix pour son sucre, parce que tout en recevant cinquante pour cent sur le produit des Antilles il est obligé de payer 20 p. 100 de plus à l'étranger.

M. OLIVER: Y a-t-il du sucre raffiné

M. WHITE: Non; nous avons réduit le taux de cinquante-trois à quarante.

M. CARVELL: Si le fabricant fait avec le consommateur une opération équitable, le consommateur obtient donc une réduction de vingt cents par cent livres. Si le fabricant ne fait pas cette opération équitable avec le consommateur, nous n'avons pas de manière de le rejoindre, parce qu'il a en vue la même protection sur le produit fini. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas réduit les droits sur le produit fini de même qu'il les a réduits sur le sucre brut?

M. WHITE: Il y a dans le tarif général une réduction de dix-sept cents sur le sucre raffiné.

M. OLIVER: Y a-t-il du sucre raffiné d'importé sous le régime du tarif général?

M. WHITE: Sous le régime de tarif général nous avons importé 4,000,000 de livres, valeur $154,000; sous celui du tarif de faveur, 18,000,000 de livres, valeur $650,000, quantité totale 23,000,000 de livres, valeur $814,000. Sous l'empire du tarif général, il entre à peu près le quart de ce qui entre sous le régime du tarif de faveur. Il y a sous le régime du tarif général sur le sucre raffiné une réduction de dix-sept cents du cent livres. Le tarif de faveur sur le sucre raffiné reste le même. Nous avons réduit la préférence britannique de cinquante-trois à quarante sur le sucre brut, et le changement fait est pour ce qui est du fabricant la compensation du privilège qu'il a perdu.

M. CARVELL: Il n'y a pas dans le tarif de faveur britannique de réduction sur le produit raffiné.

M. WHITE: Non.

M. CARVELL: Alors, s'il n'y a pas de réduction dans le tarif de faveur, rien n'est fait pour le consommateur parce que celui qui importe sous le régime du tarif général est obligé de faire face à la concurrence de l'importation faite sous le régime du tarif de faveur.

M. WHITE: Nous avons atténué le tarif général de $1.24 à 1.07.

M. CARVELL: Oui, mais le prix du sucre est régi pour le taux du tarif de faveur. Celui que le raffineur canadien redoute est l'homme de la Clyde. Il ne recevait pas celui qui est en Allemagne. La seule manière dont mon honorable ami puisse réduire le prix du sucre pour le consommateur au Canada est de réduire le tarif de faveur. S'il rabat le tarif de faveur de vingt cents pour cent livres, le fabricant de la Clyde va envoyer son produit ici à un prix relativement plus bas; et le raffineur canadien va être forcé de faire face à cette concurrence.

M. WHITE: Mon honorable ami sait qu'il est supposé que le fabricant britannique doit avoir l'effet de la préférence britannique. Il peut ne pas l'avoir toute, mais l'idée est qu'il l'ait toute.

M. CARVELL: Certainement.

M. WHITE: Alors le tarif général est celui qui détermine le taux. Le tarif de faveur a le but de donner au fabricant britannique la préférence dans le marché canadien. Prenons le cas du raffineur de Greenock. Il ne paie pas de droits sur son sucre brut, tandis que le raffineur canadien paie quarante cents sur son sucre brut qui vient des Antilles, et s'il vient d'autres endroits il paie cinquante-sept cents. Voilà son désavantage. Cela provient du fait que nous tirons une recette du sucre; nous imposons un tarif sur ce produit. Il est parfaitement évident que si l'on ne donnait pas au fabricant canadien un avantage quelconque pour contrebalancer ce désavantage, il n'aurait plus qu'à se retirer des affaires. C'est pourquoi le tarif est modifié dans ce sens.

M. CARVELL: Si vous mettiez le sucre brut en franchise au Canada, vous mettriez le raffineur canadien en état de faire de la concurrence au raffineur de Greenock. Mon honorable ami s'est empêché de le faire, parce qu'il a dit que pour les dix années à

venir il faut donner quinze pour cent de protection.

M. WHITE: Vous pouvez mettre le sucre brut en franchise.

M. CARVELL: Il faut que vous donniez au producteur des Antilles une préférence de vingt pour cent. Vous ne pouvez pas mettre le sucre brut en franchise à cause du traité de commerce des Antilles, mais vous pouvez en établir la franchise autant que possible en rabaissant les droits à quinze cents du cent livres. Alors vous pourriez rabaisser l'article manufacturé à un prix d'une infériorité correspondante. Mon honorable ami fait une légère réduction dans le tarif général. Je comprends que cela signifie qu'il va y avoir une réduction proportionnelle dans le tarif de faveur. Il fait une réduction de 17½ cents dans le tarif général, cela signifie seulement cinq cents et demi dans le tarif de faveur britannique, ce qui n'est qu'une vétille. Vous ne donnez au consommateur qu'un bénéfice d'environ cinq cents par cent livres. Je prétends que vous devriez mettre le sucre brut en franchise autant que vous le pouvez; que l'on laisse le traité de commerce avec les Antilles tel qu'il est, puis que l'on réduise les droits en proportion sur l'article raffiné. Cela, alors, serait faire quelque chose pour le consommateur canadien. Nous ne devrions pas être forcés de payer quatre ou cinq millions de dollars de droits sur le sucre quand nous avons un surplus de $55,000,000.

M. WHITE: Ainsi que je l'ai déjà fait observer, l'ancien ministre des Finances s'est occupé de cette question.

M. CARVELL: L'ancien ministre des Finances est sorti de charge et il en est sorti depuis deux ans. Nous désirons que le ministre actuel des Finances considère les choses telles qu'elles sont.

M. WHITE: Je soumets que l'opinion de M. Fielding quant à la protection qu'il faut donner aux raffineurs de sucre au Canada, en tenant compte du fait que le raffineur britannique achète dans un marché ouvert et libre que le raffineur canadien achète subordonnément à des droits, mérite d'être respectée. Son opinion est que cette protection devrait être d'un demi-cent la livre soit cinquante cents pour cent livres. Nous l'avons mise à quarante cents, c'est-à-dire que nous avons dit que dix cents de moins que dans l'opinion de M. Fielding constituent la protection voulue.

Mon honorable ami a parlé du fait que nous nous sommes privés de la position d'être en état de mettre le sucre brut en franchise. Cela est vrai pour ce qui est du sucre brut étranger. Ce ne l'est pas relativement aux Antilles anglaises d'où nous viennent 70 p. 100 de nos importations de sucre brut. Si l'on décide de mettre le sucre brut sur la liste des articles qui entrent en franchise, il ne reste plus que les 30 p. 100 de sucre brut qui viennent des pays étrangers qui seraient atteints. Pour ce qui est du traité, ce ne serait pas une affaire bien sérieuse si le Canada décidait de mettre le sucre brut sur la liste en franchise. Nous avons résolu de ne pas le faire parce que nous avons besoin du revenu.

M. OLIVER: Besoin du revenu?

M. WHITE: Un demi-million de dollars.

M. OLIVER: C'est exactement ce que nous prétendons. Nous prétendons que dans les conditions actuelles nous n'avons pas besoin du revenu. C'est là que se trouve la différence entre les conditions actuelles et celles qui existaient sous M. Fielding. Il avait besoin du revenu, mais nous, nous n'en avons pas besoin.

M. WHITE: J'ai pensé que j'avais converti mon honorable ami il y a quelques instants relativement au fait que nous avons besoin du revenu. Mon honorable ami a fait observer que notre dépense dépasse $200,000,000; il dit que nous sommes extravagants, et je suppose qu'il se demande si, oui ou non, nous allons avoir un déficit. Naturellement, nous avons besoin du revenu. C'est le point que je soutiens. Si nous avions résolu de faire les retranchements auxquels mon honorable ami n'a jamais pensé quand il était au pouvoir, c'est-à-dire des droits sur le sucre, naturellement nous pourrions avoir le revenu sauf pour ce qui a trait au sucre brut.

M. OLIVER: J'ai compris que mon honorable ami a dit qu'il avait de quelque façon réduit la protection aux raffineurs en mettant les droits sur le sucre brut à 40 cents du 100 livres.

M. WHITE: Au lieu de 53.

M. OLIVER: Il avait réduit la protection au raffineur en lui donnant le sucre brut à 40 cents au lieu de 53 cents?

M. WHITE: Mon honorable ami, pour s'assurer de la protection, doit prendre en considération le droit sur le sucre brut, et le droit sur le sucre raffiné. La différence est de 42 cents dans le tarif de faveur, qui est réellement le chiffre important et 50⅝ cents dans le tarif général.

M. OLIVER: J'ai pensé que mon honorable ami parlait de la différence entre les droits sur le sucre brut et sur le sucre raffiné.

M. WHITE: Oui, il y a quarante cents de différence.

M. OLIVER: Voici ce que je dis; attendu que les raffineurs payaient auparavant

un droit de 52½ cents sur le sucre brut, il va maintenant en payer un de 40¾ cents; il a l'a même protection que celle qu'il avait auparavant, savoir 83 cents du cent livres pour un sucre raffiné, parce que c'est la préférence qui régit dans le cas du sucre de même que c'est la préférence qui régit dans le cas des laines, parce que c'est la Grande-Bretagne qui est le fournisseur de cet article. De même manière la préférence britannique sur les instruments aratoires ne se monte pas à grand chose parce que c'est aux Etats-Unis que nous prenons nos instruments aratoires. Le tarif général relativement aux sucres, que nous ne prenons dans aucun pays autre que les Antilles ne régit rien, c'est le taux de la préférence qui régit. Nous avons réduit le sucre brut aux raffineurs et nous n'avons pas réduit la protection aux raffineurs. Nous accomplissons le bénéfice du raffineur dans ce cas-là. S'il veut passer ce bénéfice aux consommateurs, très bien. Il peut l'avoir fait dans le but d'établir un argument pour ce traité des Antilles. Je serais prêt à admettre qu'il ne se passera pas grand temps avant que le prix revienne au point où il était auparavant, à moins que les droits sur le sucre raffiné ne soient réduits proportionnellement aux droits sur le sucre brut. Si mon honorable ami se figure innocemment qu'il y a au Canada un marché ouvert pour le sucre raffiné—eh bien je ne puis pas m'imaginer qu'il se figure une pareille chose. Il sait qu'il y a une coalition ferme et bien organisée parmi les fabricants de sucre raffiné au Canada.

M. WHITE: La connaissance de mon honorable ami des coalitions est meilleure que la mienne. J'ai entendu dire qu'il y a une coalition, mais je n'en sens rien.

M. OLIVER: Mais l'honorable ministre l'a entendu dire.

M. WHITE: Je l'ai entendu dire dans cette Chambre. Je crois que l'honorable député de York-sud, (M. Maclean) l'a dit. Mon honorable ami d'Edmonton n'a pas relaté la position avec exactitude. Le taux de préférence du droit sur le sucre brut a été réduit de 53 à 40; et le droit de préférence sur le sucre raffiné reste à 83. Mais mon honorable ami a omis de parler de ce que j'ai dit maintes fois et dont il faut tenir compte—le privilège de 20 p. 100 dont jouissaient des raffineurs qui est maintenant enlevé. La réduction de 53 est une compensation de l'enlèvement de cet avantage. Les chiffres ont été obtenus dans le but de laisser autant que nous avons pu l'affaire au point où elle était, sauf que nous avons fait une légère réduction pour le sucre.

M. SINCLAIR: S'il est exact que le droit de préférence reste le même que par le passé la protection au raffineur reste la même qu'auparavant. Alors pourquoi le raffineur ferait-il une réduction?

M. WHITE: Je crois que ce n'est pas exactement la même chose qu'auparavant. Mon honorable ami sait qu'il est bien difficile d'estimer ce que valait au raffineur le privilège de 20 p. 100.

M. SINCLAIR: Cela ne fait rien; ceci est une question qui a trait au sucre brut, qui est comme question d'intérêt pour le raffineur, mais cette concession lui a été enlevée et a été remplacé par un autre arrangement.

La chose peut pour lui se réduire à une question de tenue de livres; mais il avait d'abord une certaine protection et il l'a encore. Cela lui permettrait de tenir le sucre exactement au même prix que celui auquel il le vendait d'abord, s'il se prévaut de cette protection. Apparemment, il ne l'a pas fait. Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi le raffineur a réduit son prix quand il n'avait pas besoin de le réduire?

M. WHITE: Mon honorable ami a omis le fait que nous avons réduit le droit sur le sucre raffiné sous le régime du tarif général.

M. NESBITT: Combien de sucre entre sous le régime du tarif général?

M. WHITE: J'ai donné ces chiffres il y a quelques instants. C'est une quantité substantielle. Ensuite il y avait le privilège de vingt pour cent qui avait de la valeur et dont la valeur a été démontrée par l'attitude des représentants des Antilles quand ils sont venus ici. Ils ont imposé comme condition préalable que cette concession fût abolie, parce qu'ils voulaient une préférence exclusive dans notre marché. Il est impossible d'établir au point de vue des mathématiques ce que valait ce privilège. Il permettait au raffineur d'acheter à certains moments pour empêcher le planteur des Antilles anglaises de prendre tout le bénéfice de la préférence. Il avait été trouvé par la commission que le planteur des Antilles anglaises prenait tout la préférence à certain temps de l'année et en prenait une partie bien forte à d'autres moments. M. Fielding a donné aux raffineurs ce privilège de 20 p. 100 pour leur permettre de faire face à la situation. En enlevenant ce privilège, nous avons cherché à faire une nouvelle disposition qui pût compenser pour le raffineur la perte de ce privilège, et comme j'étais incapable de déterminer au point de vue des matématiques ce que cette compensation devait être, j'ai désiré que la disposition fût telle que si le prix du sucre devait être du tout atteint, il y eut réduction. En d'autres termes, je n'aimais pas à voir le prix du sucre monter, mais je préférais le

voir descendre. J'ai dit qu'il descendrait et il est descendu.

M. CARVELL: J'aime aussi à le voir descendre. Mais je soumets que le ministre aurait dû prendre dans ce budget, pendant qu'il s'occupait des droits sur le sucre, le moyen de donner au peuple l'occasion d'obtenir son sucre à bon marché. L'honorable ministre dit qu'il ne sait pas qu'il existe des coalitions, ni moi non plus, mais j'ai un vague soupçon qu'elles existent. Je vais dire à l'honorable ministre une chose qui m'a été confiée par un membre très responsable de cette Chambre, et il m'a permis de m'en servir si je le jugeais à propos. Cet honorable député a en sa possession ce qui originairement était un certificat de $500 d'actions dans une raffinerie de sucre de ce pays. Depuis quelques années ce certificat s'est accru par suite d'additions de boni à $1,500, et il retire 8 pour cent sur ces $1,500. Et cette année, le certificat va être encore doublé, et cependant il retire encore les gros dividendes sur la somme. Je vais donner à l'honorable ministre le nom de ce député et le nom de la compagnie de raffinerie de sucre, confidentiellement, s'il le désire. Il peut s'enquérir de l'affaire et voir si, en présence de preuve de cette nature, quelque chose ne devrait pas être fait au moyen de modification des droits sur le sucre, pour enlever les profits énormes que font les raffineurs; et donner au peuple une opération équitable au sujet du sucre.

M. WHITE: Si le sucre vient à toutes les raffineries du Canada aux mêmes conditions, il n'y a qu'une coalition qui puisse empêcher la loi de la fourniture d'exercer son libre jeu. Je comprends que l'honorable député intime qu'il y a des coalitions et que les fabricants font des profits illégitimes.

M. CARVELL: Evidemment.

M. WHITE: Ils pourraient les faire si le sucre brut entrait en franchise.

M. CARVELL: Que l'on redivise les droits sur l'article fabriqué.

M. OLIVER: Ce que nous demandons, c'est dans les droits sur l'article fabriqué la réduction qui corresponde à celle opérée sur le sucre brut. Nous nous plaignons que cela n'a pas été fait.

M. WHITE: Je ne désire pas employer l'argument ad hominem, mais mon honorable ami aurait pu y penser il y a quelque temps.

M. OLIVER: Non, ceci ne vaut rien. Il n'y a jamais encore eu de surplus de $55,000,000, nous n'avons jamais auparavant vu le temps où le Gouvernement avait tant d'argent qu'il ne savait pas comment le dépenser; et c'est la condition qui existe aujourd'hui. L'honorable ministre ne s'est jamais attendu à avoir le revenu qu'il a, autrement il aurait pris l'an dernier des dispositions pour le dépenser, ainsi qu'il le fait par prévoyance actuellement, afin qu'il soit sûr qu'il n'aura pas ce revenu une autre fois.

M. WHITE: Mais mon honorable ami de Halifax (M. MacLean) a dit qu'il n'y a jamais eu de dépense que dans ce budget.

M. OLIVER: Et il n'y en a jamais eu.

M. WHITE: C'est la situation. C'est un revenu sans précédent, et une dépense sans précédent requise par les besoins du pays.

M. DOUGLAS: Quel va être l'effet de ce changement sur le sucre d'Hawaï qui entre par les ports de la Colombie-Anglaise?

M. WHITE: La situation de la Colombie-Anglaise a été considérée aussi bien que le reste. Je ne sais pas si l'honorable député a en vue l'intérêt du fabricant ou s'il y pensait à un autre point de vue. Dans tous les cas, la question a été soigneusement considérée.

M. DOUGLAS: Je parlais au point de vue du consommateur. Les raffineurs de la Colombie-Anglaise fournissent du sucre raffiné à toutes les provinces de l'Ouest jusqu'à l'est de Brandon où les raffineurs de Montréal les rencontrent pour la concurrence. Ce que je désire savoir, c'est si ce traité des Antilles va avoir de l'effet sur la fourniture de la matière brute aux raffineries de la Colombie-Anglaise, au point d'augmenter le coût du sucre dans l'ouest du Canada.

M. WHITE: Nous avons le contrôle du tarif, nous pourrions le réduire de quarante cents au chiffre qu'il nous plaira sur le sucre brut sous le régime de la préférence britannique, mais il nous faudrait donner aux Antilles une préférence de quinze cents par 100 livres.

290. Ciment, ciment de Portland et ciment hydraulique, ou chaux hydraulique, en barils, sacs ou barriques le poids du colis à être inclus dans le poids imposable .. par cent livres. Tarif de faveur, 7 cents, tarif intermédiaire 10 cents, tarif général, 10 cents.

M. OLIVER: Le poids du colis est-il compris dans le droit tel qu'il est?

M. WHITE: Oui.

447a. Locomobiles de traction (non des charrues) pour le creusage des fossés propres à la préparation des rigoles pour tuyaux de drainage agricole, évaluées au détail au plus à trois mille dollars chacune. En franchise.

M. NESBITT: Je comprends que ces creuseurs de fossés de $3,000 ne sont capables que de creuser un fossé large d'un pied et de quatre pieds de profondeur. Cela va bien, en règle générale pour un particulier, mais dans la partie du pays qui est censée bénéficier de l'usage de ces machines, les

localités de culture, où le terrain est bas, le cultivateur ne creuse pas le fossé lui-même, il faut qu'il ait l'assistance de ses voisins pour établir un grand fossé ou drain. Dans Ontario, cela se fait en vertu de la loi du drainage qui donne à la municipalité ou à un individu de la municipalité quand du drainage est requis l'autorité de faire venir l'ingénieur.

L'ingénieur est autorisé sous le régime de la loi du drainage de répartir sur les terres diverses qui sont améliorées ou qui sont intéressées le coût du drain. Les municipalités sont alors autorisées à émettre des débentures couvrant une période d'années pour l'établissement de ce drain principal, et ce drain prend quelque fois des tuiles de dix-huit à vingt-quatre pouces, qui ne peuvent être couvertes par ce creuseur de $3,000. Pas un cultivateur sur 500, ni un sur mille va se servir de machines à creuser même à $2,500, mais un certain nombre de cultivateurs vont se joindre ensemble, et par conséquent, si l'honorable ministre désire bénéficier aux cultivateurs, et je crois que c'est son désir, il le pourrait faire dans une plus grande mesure en augmentant la valeur de cet article à $5,000. S'il désire l'intérêt des cultivateurs individuellement, assurément il ne peut s'opposer à les avantages collectivement, et il ne peut le faire qu'en augmentant cette somme à $5,000, ce qui permettra aux cultivateurs de creuser ce drain principal dans lequel ils pourront égoutter leur terre par des tranchées plus petites. Il a été dit que cela ferait l'affaire de l'entrepreneur. Cela peut être vrai, mais les entrepreneurs pour le creusage de ces drains municipaux sont des cultivateurs ordinaires. Dans les premiers temps ces drains étaient presque tous des fossés ouverts, mais les cultivateurs ont trouvé que, en deux ou trois ans, ils se remplissent et qu'il faut constamment les nettoyer. Ceci a couté beaucoup d'argent, et la conséquence a été que presque tous ces fossés couverts ont été convertis en drains à tuiles, et ceux que l'on faits actuellement sont presque tous des drains à tuiles.

Pour abréger cet exposé, il leur est impossible d'établir les drains à toutes avec cette classe de creuseurs à traction. En conséquence, je demande au ministre d'augmenter la somme fixée à $5,000, et par ce moyen d'aider les cultivateurs à établir ces drains collectivement ainsi qu'ils le font actuellement au moyen de la loi du drainage municipal dans Ontario, et je suppose que c'est pour Ontario surtout qu'est l'avantage de cette disposition. Du moins c'est là que se fait la majeure partie de ses drains. Et j'espère que le ministre peut voir qu'il lui est possible de porter cette valeur à $5,000, car telle qu'elle est maintenant, elle n'approche pas de l'avantage qu'il y aurait si la limite était de $5,000.

M WHITE: Je regrette d'être incapable de me rendre à la demande de mon honorable ami. Après qu'il eut attiré mon attention sur l'affaire le jour du budget, j'ai fait examiner la chose avec beaucoup de soin, et je trouve que la limite de $3,000 va rencontrer le cas de tous les cultivateurs individuellement. La machine de $3,000 peut creuser une tranchée de 20 pouces de largeur et de cinq pieds et demi de profondeur. La raison pour laquelle je ne puis pas me rendre à la demande de mon honorable ami d'élever la limite à $5,000 est à cause des dragues dont se servent les entrepreneurs pour le creusage des égouts et les drains relatifs à la construction des chemins de fer. etc. J'y ai donné beaucoup d'attention et je serais heureux, pour des motifs personnels, à me rendre à la demande de mon honorable ami, mais je suis convaincu que la limite de $3,000 va suffire pour rencontrer tous les besoins de ceux qui ont fait la demande de placer ces machines sur la liste des objets admis en franchise, et porter la limite à $5,000 signifierait permettre aux entrepreneurs d'importer sans payer de droits des creuseurs pour servir aux travaux d'entreprises, et nous ne sommes pas prêts à permettre la chose à l'heure actuelle.

M. NESBITT: Quel tort cela fera-t-il?

M. WHITE: Je suppose qu'il y a un grand nombre de choses qui ne peuvent pas faire du tort, mais ce n'est pas notre politique de porter la chose plus loin que de servir aux besoins des cultivateurs à présent. La chose pourra se faire un jour.

M. NESBITT: N'importe lequel de mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre ou de ce côté-ci qui connaît quelque chose de ce genre de culture sait que vingt pouces de largeur et cinq pieds et demi de profondeur ne suffisent pas pour répondre au cas parce qu'il faut bien souvent y insérer des drains de plus de cinq pieds et demi de profondeur. Il peut y avoir une petite élévation qu'il s'agit de traverser, et à cet endroit votre machine à fossés s'arrête, pour cette partie-là, et elle ne peut certainement pas creuser les drains principaux dont je parle.

M. PARDEE: A-t-on l'intention d'inclure quelque chose qui pourrait permettre la rémission des droits sur des machines de cette sorte qui ont été importées dans les derniers mois dans l'ignorance où l'on était de la réduction des droits? Il me semble que cela ne serait que juste, et personne n'en souffrirait aucun tort. Je crois que quelque mesure de ce genre devrait être prise.

M. WHITE: La rémission des droits peut être autorisée par le conseil de la Trésorerie ou par décret du conseil, mais je doute que la chose serait à propos. Chaque fois que des changements sont faits au tarif il se présente toujours quelques cas de ce genre et il serait difficile de les prendre en considération.

535. Fil de coton en écheveaux. Tarif préférentiel, 7½ pour 100; tarif intermédiaire, 10 pour 100; tarif général, 10 pour 100.

M. WHITE: C'est là une réduction que j'ai expliquée.

M. NESBITT: Mon honorable ami nous a dit l'autre soir qu'il y avait confusion dans les ports d'entrée, et que quelques douaniers ne connaissaient pas la différence entre le fil tors et le fil bitord. On me dit qu'il suffit de se faire indiquer la différence pour ne plus commettre d'erreur entre les deux. Il n'y a aucune similitude entre les deux fils, et c'est pourquoi, bien que mon honorable ami nous dise qu'il y a une réduction, en réalité il y a une augmentation en ce qui concerne le fil bitord, parce que ce fil entrait auparavant en franchise alors qu'il n'en était pas de même pour le fil tors, c'est-à-dire le numéro 40 et au-dessus. Le fil tors est très en demande parmi les fabricants de tricots de coton, et par conséquent il s'ensuivra une augmentation de prix des tricots pour lesquels on emploi le n° 40 et les fils plus fins. On m'apprend de bonne source qu'il ne saurait y avoir aucune difficulté à faire la distinction entre le fil tors et le fil bitord.

M. WHITE: Je dois dire qu'il n'y a aucune erreur à ce sujet. Nous avons pris tous les renseignements nécessaires, et nous avons fait venir ici non seulement les personnes intéressées à garder les droits, c'est-à-dire les fabricants de fil de Montréal, mais en outre les représentants de la compagnie T. Eaton et les représentant des fabriques de Hamilton et autres maisons qui vendent ce fil n° 40 et autres fils plus fins. Tous ont convenu que c'était là du fil, et qu'il ne pouvait y avoir aucune erreur à ce sujet. Ce fil a continué à nous venir en vertu de l'article admettant les fils en franchise, et par conséquent ces fabricants au dehors de Montréal. . .

M. NESBITT: Des fabricants de fil?

M. WHITE: Des fabricants mettant le fil en écheveaux et en bobines. C'était dans leur intérêt d'avoir ce fil en franchise, et ils l'avaient toujours reçu en franchise. D'un autre côté, à Montréal un droit était demandé, parce que le fil n° 40 et plus fin est classifié comme fil. Cela étant, le département des Douanes devait appliquer la loi. La loi était que la préférence anglaise était de 10 p. 100, le tarif intermédiaire 12½ p. 100 et le tarif général 15 p. 100. En ayant égard à tout cela ainsi qu'au malentendu qui s'était produit, nous avons décidé de réduire le tarif à 7½ p. 100 et 10 p. 100, au lieu de 10 et 15 p. 100.

M. NESBITT: Ce ne sont certainement pas des fabricants de tricots qui ont pu dire à mon honorable ami que des erreurs pouvaient se produire pour dire la différence entre le fil tors et le fil bitord. Il a dit que les dévideurs étaient en faveur de cela. Je n'ai pas le moindre doute de la chose, parce qu'ils voulaient maintenir les droits afin d'empêcher les fabricants de tricots d'obtenir ces marchandises en franchise. Je le répète, je n'ai pas le moindre doute qu'ils étaient en faveur de cela.

M. WHITE: Je crois que mon honorable ami fait ici entièrement erreur. Le fil de coton en écheveaux est actuellement 10, 12½ et 15 p. 100. Les articles particuliers dont je veux parler sont certainement du fil de coton en écheveaux. Ce fil avait été admis en franchise, nonobstant l'article du tarif, c'est-à-dire admis irrégulièrement.

M. NESBITT: Parfaitement, admis irrégulièrement en franchise.

M. WHITE: Les dévideurs étaient intéressés à laisser continuer cet état de choses parce que c'est là leur matière brute. Ils étaient en concurrence avec la compagnie Coates de Montréal. En d'autres termes, les gens de l'ouest étaient intéressés à ce que le département des Douanes leur laissat avoir ce fil en franchise alors que la compagnie Coates avait intérêt à faire imposer des droits. Ce que nous avons fait a été de réduire les droits à 7½ et 10 p. 100, en manière de compromis pour sortir de la difficulté.

M. NESBITT: La compagnie désirait faire imposer des droits alors que ces autres fabricants qui importaient ce fil et qui le mettaient en bobines, en concurrence avec la compagnie Coates, désiraient laisser les choses en l'état où elles étaient.

M. WHITE: Mais ils ont admis que c'était du fil.

M. NESBITT: C'était du fil, mais les fabricants de tricots importent aussi du fil bitord. Ils le recevaient en franchise, et par ce moyen ils n'étaient pas forcés d'acheter de la compagnie Coates et de leurs concurrents.

M. WHITE: Ils l'obtiennent maintenant en franchise; si c'est du fil bitord ils l'ont en franchise.

M. SINCLAIR: Au nom des pêcheurs des provinces maritimes, je désire exprimer mon très vif regret que le ministre des Finances n'ait pas jugé à propos de donner suite à la promesse faite l'année dernière, par le ministre des Douanes, que

la question de la ficelle à homard serait considérée dès le premier remaniement du tarif. J'ai fait remarquer l'année dernière en plus d'une occasion au ministre des Douanes que cette sorte particulière de fil de caret qui est employée dans la confection des pièges à homards sur les côtes du Canada est taxée 25 p. 100. C'est là une très lourde taxe pour les pêcheurs. Dans la province d'où je viens on a semblé croire que la ficelle employée pour les pêcheries entrait en franchise. Bon nombre de gens ont pensé cela, mais ce n'est pas le cas. Il y a une certaine sorte de ficelle exempte de droits; c'est le merlin goudronné. Si mon honorable ami veut bien référer à l'article 682 du tarif, il lira ce qui suit:

Merlin enduit, et cordeaux en coton, chanvre ou lin; et filets ou seines de pêche, pour usage exclusif des pêcheries...

Tout cela est exempt de droits. Mais cette sorte de merlin n'est pas employée ou ne l'est que très rarement pour les pièges à homards. Le ministre pourrait faire ce que je désire en retranchant le mot "enduit" et en laissant le mot "merlin." Alors, le merlin employé pour les pêcheries serait exempt de droits. Actuellement, il n'y a que le merlin goudronné qui entre en franchise, et, je le répète, ce merlin n'est que rarement employé pour les pêcheries. Quand cette question s'est présentée l'année dernière, j'ai donné lecture d'une lettre d'une des compagnies les plus considérables de Yarmouth, Parker, Eakins & Co., qui sont des commerçants de cordages, et qui en connaissent peut-être plus long à ce sujet que toute autre maison des provinces maritimes. Voici ce qu'ils disent:

Le seul autre fil soumis aux droits est fabriqué avec du Manille et vendu sous le nom de "merlin". Il paraîtrait que ce fil ne peut entrer en franchise que quand il est enduit (teint avec de l'extrait de pruche), mais comme en pratique le pêcheur n'emploie ce fil qu'à l'état net et non enduit, les marchands sont obligés de l'acheter de la Consumers Cordage Co., à Halifax, et à payer un prix équivalent à l'article américain, tous droits payés. Il semble n'y avoir aucune raison pour laquelle le merlin enduit puisse entrer en franchise, alors que le merlin non enduit reste sujet aux droits, surtout si l'on considère que c'est l'intention et le désir du Gouvernement de mettre tous ces articles si nécessaires pour les pêcheurs sur la liste des articles exempts de droits. L'élimination du mot "enduit" de cet article du tarif règlerait toute l'affaire.

J'ai donné lecture de cette lettre l'année dernière au ministre des Douanes, et après une longue discussion où chacun a admis que ce changement devrait être ordonné, il a fait la déclaration suivante:

Je serai heureux de soumettre tout cela à la commission du tarif qui doit être constituée avec instructions de s'occuper de la chose, et le gouvernement sera heureux de prendre le sujet en considération avant d'introduire aucun changement dans le tarif à la prochaine session.

M. SINCLAIR.

Comme il n'y a pas de commission de tarif, je ne puis pas m'attendre à ce que le ministre des Douanes lui soumette la chose, mais il a dit que le Gouvernement s'en occuperait avant de faire d'autres changements au tarif. De nouveaux changements sont maintenant proposés et le sujet n'a pas encore été pris en considération. Je croyais que le ministre des Douanes tiendrait sa parole et qu'il ferait profiter de cette réduction, dès cette session, les pêcheurs des provinces maritimes. Je suis très surpris qu'il ait oublié la promesse qu'il a faite l'année dernière, et j'espère qu'il est maintenant prêt à s'occuper de la chose en modifiant l'article 682 et en retranchant le mot "enduit".

M. REID (ministre des Douanes): Je regrette de n'avoir pas pu donner suite à ma promesse, mais je ne crois pas que la faute en soit à moi. Si le Sénat n'avait pas rejeté le bill adopté en cette Chambre pour la constitution d'une commission du tarif, il m'aurait été très facile de tenir ma parole.

M. GRAHAM: Il n'est pas besoin d'une commission pour cela.

M. REID: J'avais promis de soumettre la chose à la commission du tarif.

M. SINCLAIR: S'il veut référer à ce que j'ai lu, il verra qu'il a dit:

Et le Gouvernement sera heureux de considérer le sujet, l'année prochaine, avant de faire aucun changement au tarif.

Il y avait là une déclaration distincte et positive que le Gouvernement s'occuperait de la chose dès les premiers changements qu'il ferait au tarif.

M. REID: Je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet. Je crois que l'article 682 couvre tout le fil et les choses de ce genre, dont on a besoin dans l'industrie des pêcheries.

M. LOGGIE: On emploie de grandes quantités de merlin manille pour la pêche du homard. Ainsi que le fait remarquer l'honorable député de Guysborough, les fabricants en ce pays comprennent les droits dans les prix demandés à ceux qui sont engagés dans l'industrie des pêcheries. A tous égards, c'est absolument comme si le merlin était fabriqué aux Etats-Unis et qu'il serait importé au Canada en acquittant les droits. Le prix de la ficelle à homard est environ 2 cents de moins par livre que le numéro le plus gros, parce que ce dernier est sujet aux droits, bien que fabriqué au Canada. Le droit est imposé sur le prix parce que le prix est près

de 2 cents par livre plus élevé que la grosseur employée pour la pêche du homard, et la même remarque s'applique au merlin manille employé dans l'industrie du homard. Le prix est plus élevé à cause du droit, bien que cet article soit fabriqué au Canada.

M. SINCLAIR: Je suis très désappointé de la manière avec laquelle le ministre des Douanes a reçu ma demande. Je suis certain qu'il a ranimé les espoirs des pêcheurs par sa déclaration de l'année dernière, et il n'y a certainement aucune bonne raison qui pourrait empêcher d'accéder à la présente demande.

Si mon honorable ami a peur de la Consumers Cordage Co., il ferait mieux de le dire, mais il n'y a aucune raison au monde, excepté l'intérêt personnel de cette compagnie, qui pourrait faire que les pêcheurs des Provinces maritimes et du reste du Canada n'auraient pas l'avantage de cette réduction, surtout quand cette ficelle est employée pour les pêcheries. Le ministre peut-il nous dire pourquoi le merlin goudronné entre en franchise, alors que le merlin ordinaire paie 25 p. 100? Y a-t-il aucune raison logique pour cela? Il y en a une. On ne fait aucune concession aux pêcheurs en leur laissant avoir en franchise la sorte de ficelle dont ils ne se servent pas, et en demandant 25 p. 100 pour celle dont ils se servent. J'ignore si je suis ou non dans l'ordre, mais j'aimerais faire motion que l'article 682 soit modifié en retranchant le mot "enduit".

M. WHITE: L'amendement de mon honorable ami est hors d'ordre, mais je puis lui dire que les représentations qu'il a faites, ainsi que toutes celles qu'il peut avoir à faire, recevront ma plus entière considération. Cependant, pour le moment rien ne peut être fait.

M. SINCLAIR: J'avais compris que le ministre des Douanes avait dit qu'on lui avait fait des représentations mais qu'il n'avait pas jugé ma demande suffisamment importante pour être agréée. J'aimerais à savoir si le ministre des Douanes voit ma proposition d'un bon œil, parce qu'il me semble qu'il n'en est pas ainsi. Si je puis avoir une déclaration positive du ministre des Douanes qu'ils ont l'intention de voir à cela avant la fin de la session, je m'estimerai satisfait.

M. le PRESIDENT: L'honorable député ne peut pas proposer un amendement, car l'article en question n'est pas en ce moment en discussion; sa motion est hors d'ordre.

M. KYTE: L'imposition d'un droit sur a fil provint d'une nouvelle interprétation donnée au tarif depuis que le présent Gouvernement est arrivé au pouvoir. Durant longtemps, la ficelle et le fil employés par les pêcheurs sont entrés en franchise, et quand M. Paterson avait la charge du département on interpréta le tarif de telle manière que la franchise fut accordée au Canada pour cette ficelle particulière. La ficelle employée par les cultivateurs est exempte de droits, et il est évident que l'imposition d'un droit sur le merlin est due à une inadvertance, et il est résulté que le présent ministre des Douanes peut donner au tarif une interprétation défavorable pour les pêcheurs. L'année dernière, une discussion s'est élevée en cette Chambre au sujet de l'interprétation donnée par le présent ministre des Douanes au tarif sur le bois brut, et le ministre des Douanes a déclaré très catégoriquement que son prédécesseur avait irrugulièrement admis en franchise le bois brut et qu'il imposait un droit de deux dollars par mille pieds sur cette sorte de bois. En appel devant la cour suprême, il fut décidé que le ministre des Douanes avait tort d'interpréter le tarif de manière à se croire obligé d'imposer un droit sur ce bois.

Je n'ai pas le moindre doute que si les pêcheurs des provinces maritimes étaient assez riches pour porter leur cause en justice, une décision semblable serait rendue quant à l'interprétation donnée par le ministre des Douanes en ce qui concerne les droits sur le merlin employé par les pêcheurs de homards. Vu l'expérience par laquelle le ministre des Douanes est déjà passé au sujet de son interprétation du tarif pour le bois brut, il pourrait certainement épargner aux pêcheurs des provinces maritimes les frais d'aller en justice pour s'assurer de l'interprétation qu'il convient de donner au tarif, qui est déjà en vigueur depuis huit ou neuf ans, en vertu duquel les pêcheurs de homards des provinces maritimes obtenaient leur merlin en franchise.

M. SINCLAIR: J'aimerais à savoir si le ministre des Finances a l'intention de s'occuper de cela.

M. WHITE: Je ne puis pas faire de changement au tarif cette année. Ces sortes de changements ne sont faits qu'avec le budget; il n'est pas habituel de les faire en un autre temps, et le budget a été maintenant soumis. Il serait tout à fait impossible, dans le moment, d'accéder à la demande de mon honorable ami. Je n'ai pas encore étudié le sujet, et plusieurs considérations s'élèvent toujours quand des changements sont proposés au tarif. Je serai très heureux de donner à la chose toute ma considération, mais il m'est impossible de dire si ce sera en un sens favorable. Je crois qu'il est absolument conforme à la

pratique qu'on ne fasse pas d'autres changements au tarif que ceux qui sont proposés.

M. MACLEAN: En attendant, pourquoi le ministre des Douanes ne reviendrait-il pas à l'ancienne pratique du département pour l'interprétation de cet article?

M. REID: Je n'ai jamais entendu parler qu'il y ait eu aucune pratique de ce genre au département des Douanes.

M. MACLEAN: En septembre dernier, un avis fut envoyé par le département à tous les douaniers du pays les informant que cet article particulier, bien qu'il eût été jusqu'alors admis en franchise, devait payer 25 p. 100 de droits.

M. REID: Un estimateur du département a envoyé par erreur une lettre au receveur des Douanes à Charlottetown, mais l'erreur fut immédiatement rectifiée. Tout cela a été expliqué l'année dernière.

M. MACLEAN: Dois-je comprendre que cette sorte de ficelle a toujours été imposée?

M. REID: Le merlin a toujours été imposé, et je ne puis pas voir qu'il ait jamais été admis en franchise.

M. SINCLAIR: Le ministre des Finances assure que c'est là du nouveau pour lui, mais j'ai attiré là-dessus l'attention du ministre des Douanes il y a un an. Le ministre est-il en faveur d'admettre cet article en franchise.

M. REID: Cet article est là depuis que le tarif a été établi en 1907.

M. SINCLAIR: Je comprends cela.

M. REID: Le département m'informe qu'il ne s'est élevé aucune plainte sérieuse à cet égard durant les longues années où cet article a été au tarif. Les pêcheurs semblent s'être déclarés satisfaits, et je ne crois pas que mon honorable ami ni aucun député des provinces maritimes ait jamais présenté aucune réclamation, soit à l'administration ou en cette Chambre, avant que la question n'eût été soulevée l'année dernière. Je veux bien faire tout ce qui est nécessaire pour venir en aide aux pêcheurs, mais je ne vois pas qu'il y ait aucune urgence pouvant justifier de s'occuper de la chose à la présente session.

M. SINCLAIR: Le ministre des Douanes fait erreur quand il vient nous dire qu'il ne s'est élevé aucune plainte, car, en réalité, plusieurs demandes pressantes lui ont été faites à ce sujet. Je ne veux pas que tout cela soit consigné aux "Débats" sans que je fasse entendre mes protestations. Il y a des plaintes et on est fort indisposé sur le littoral de l'Atlantique contre cette taxe injuste. L'opinion courante est que l'intention était d'admettre ce merlin en franchise, mais que par suite d'une erreur ou d'une inadvertance un droit a été imposé.

M. WHITE: Mon honorable ami prétend-il que les droits n'ont pas été perçus en 1909, 1910 et 1911 sur cette sorte de ficelle?

M. SINCLAIR: Non.

M. WHITE: Eh bien, nous allons tirer la chose au clair, car il semble y avoir ici quelque malentendu.

M. LOGGIE: Le fil servant aux filets entre en franchise. La clause mentionne les ralingues de têtière mais le merlin goudronné est employé pour le bas des filets, et avec les filets il est exempt de droits. Dans la mesure où cela me concerne je suis d'avis qu'il entre en franchise comme fil à filets, car, quand il est sur le filet, il est manifestement exempt de droits. Je crois que l'honorable minisre pourrait le faire figurer dans l'article suivant:

Lignes à morue, à merlan et à maquereau; ficelles et à lignes traînantes pour le maquereau, **le hareng, le saumon, le phoque, le mulet de mer,** en écheveaux ou en rouleaux, enduits **ou non.**

M. SINCLAIR: Cela est pour des filets, et il ne s'agit pas ici de filets.

M. LOGGIE: Quand le fil est pour les pêcheurs, il me semble qu'en vertu de cet article il devrait être exempt de droits. Si vous pouviez retrancher le mot "enduit" un peu plus loin, la signification serait très claire. Actuellement, et sans changer le texte en quoi que ce soit, je ne vois pas pourquoi le ministre ne peut pas faire figurer ces merlins comme fils en écheveaux ou rouleaux, enduits ou non car ces merlins ne sont guère d'un numéro plus gros que la ficelle.

M. KYTE: L'honorabdle ministre des Douanes voulait savoir si des plaintes s'élèvent au sujet de l'imposition de ce droit. Des plaintes très sérieuses ont été faites. J'ai reçu il y a un an plusieurs lettres de maisons d'Halifax, où l'on se plaignait que la circulaire envoyée en décembre 1911 par le département des Douanes avait eu pour résultat de faire imposer un droit sur cette classe de merlins, qui jusqu'alors avaient été admis en franchise en vertu de l'interprétation donnée à l'article du tarif, concernant les fils de caret employés par les pêcheurs, dont l'honorable député de Northumberland a donné lecture. L'honorable ministre des Finances, avant de soumettre son amendement au tarif, a découvert qu'une injustice avait été commise à l'égard des fabricants de fil de Halifax par suite de l'interprétation donnée à cet article du tarif, et il a saisi l'occasion de corriger l'erreur. L'honorable ministre des Douanes savait que cette anomalie existait

pour le fil de caret. On avait attiré là-dessus, l'année d'avant, l'attention de la Chambre. Je regrette beaucoup que quand l'honorable ministre des Finances a corrigé l'erreur qui existait dans le tarif au sujet des fils employés par les fabricants de gros de Hamilton, il n'a pas été un peu plus loin et n'a pas fait disparaître l'anomalie qui a pour effet d'imposer une taxe injustifiable sur les pêcheurs des Provinces maritimes.

Il est fait rapport de la résolution, qui est lue une première et une second fois, puis adoptée.

M. White demande ensuite autorisation d'introduire le bill n° 231, portant modification du tarif des douanes.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

3e LECTURE DU BILL DE LA LOI DES BANQUES ET OPERATIONS DE BANQUE.

L'hon. M. T. WHITE (ministre des Finances) propose la 3e lecture du bill (n° 36) concernant les banques et les opérations de banque.

M. GRAHAM: L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) m'a parlé de ce bill, et je crois qu'il voulait faire à ce sujet quelques observations. Mais je l'ai vu en compagnie du ministre des Finances et peut-être lui a-t-il alors parlé de la chose.

M. WHITE: L'honorable député de Westmoreland m'a dit qu'il aurait quelques observations à faire au sujet du bill, mais j'ai compris qu'il ne tarderait pas à venir. J'ai parlé ensuite de la chose à quelques-uns de ces honorables députés de la gauche, et ils ont pensé qu'il serait préférable de procéder. J'aimerais, si cela est possible, envoyer ce bill au Sénat.

M. F. B. McCURDY (Shelburne et Queen): Avant que le bill soit lu une troisième fois, je désire attirer l'attention de la Chambre sur quelques-uns des amendements que j'ai proposés au comité des banques, et qui ont été rejetés et présenter au sujet d'un ou deux de ces amendements quelques observations. Le premier se rapportait à l'annexe D du bill. Aux articles 6, 15 et 17, traitant de l'actif, l'amendement visait à retrancher les mots "ailleurs qu'au Canada" et à substituer les mots "dans la Grande-Bretagne, dans les colonies britanniques, aux Etats-Unis et en d'autres pays étrangers". L'objet de cet amendement était de pourvoir à ce qu'une estimation intelligente pût être faite des opérations des banques canadiennes conduites en pays étrangers. Sous le régime de la loi actuelle, le seul guide pouvant nous indiquer la nature des opérations des banques en pays étrangers, ou plutôt l'article essentiel qui nous soit de quelque utilité, est la balance due aux banques par leurs succursales à l'étranger, ce qui ne nous apprend guère grand'chose.

Naturellement nos banques furent organisées à l'origine pour faire des affaires canadiennes. Il était naturel que, dans le cours de leur développement, elles dussent établir des succursales dans des centres comme Londres et New-York; mais un développement entièrement nouveau s'est produit depuis quelques années: nous voulons parler de la fondation de succursales au Mexique, dans plusieurs villes des Etats-Unis, aux Antilles, dans l'Amérique Centrale, à Terreneuve, etc. Il n'y a aucun doute que ces banques font de très belles affaires, mais il n'y a aussi aucun doute que le prestige qui a pu leur permettre de conduire de grandes opérations dans ces pays étrangers est dû au crédit qu'elles ont établi au Canada et au volume d'affaires qu'elles font ici. Le développement des affaires à l'étranger devra être surveillé de près et j'ai proposé au comité des banques et du commerce de réserver des colonnes dans les rapports mensuels au Gouvernement, annexe D, afin que le développement des affaires en ces pays étrangers pût être suivi de près.

Je dois dire qu'en règle générale, d'après l'examen des rapports de banques au Gouvernement, un plus fort montant de capital semble être présentement devoir être reçu sur dépôt par ces succursales étrangères qu'il n'est prêté en ce pays, mais ces conditions peuvent être quelque jour interverties. Un examen des valeurs ne peut pas cependant être fait d'après les rapports en main, sous le régime du présent bill, et ces détails essentiels pour l'étude intelligente des opérations des banques à l'étranger dont ces succursales étrangères peuvent disposer, nous ne pouvons avoir à ce sujet aucun détail.

On a beaucoup parlé en ce comité et ailleurs de la question d'accorder des chartes aux banques canadiennes en dehors du Canada. Si cette loi était établie pour la première fois, une semblable restriction pourrait être considérée. Mais vu les intérêts acquis déjà créés et existant actuellement, je serais pour le moment, et en l'absence d'aucune indication que les banques faisant les affaires à l'étranger ne remplissent pas les devoirs que leur imposent les nécessités des banques au Canada, je serais, dis-je, opposé à ce qu'on considérât aucune restriction de ce genre.

Cependant je crois que le public du Canada a le droit de connaître quel emploi on fait du privilège accordé aux banques canadiennes de faire des affaires à l'étranger, et par conséquent je suggère que le rapport mensuel au Gouvernement soit em-

plifié par l'énoncé de détails relatifs aux dépôts, prêts, etc. effectués dans la Grande-Bretagne, dans les colonies britanniques, aux Etats-Unis, et autres pays étrangers.

Le second amendement dont je veux parler, et que le comité a aussi rejeté, consistait à ajouter le paragraphe suivant à la suite de la ligne 6, à la page 79 du bill tel qu'il est imprimé:

Montant total des prêts aux compagnies par actions, dans lesquels les directeurs de la banque détiennent une majorité des actions émises.

La loi actuelle exige un rapport mensuel du montant total des prêts aux directeurs de la banque ou aux maisons dont ils sont les associés. Quand il était opportun que ces sortes de prêts ne fussent pas connus, les directeurs ont pu trouver moyen de tirer parti de la loi régissant les compagnies par actions en constituant leurs affaires comme compagnies par actions, et en émettant à leur nom toutes les actions à l'exception des actions qualificatives, ce qui les mettait à l'abri des prescriptions de la loi. C'est seulement pour parer à de semblables éventualités que cet amendement est proposé, c'est-à-dire pour se garder des compagnies qui sont des "créatures" des directeurs.

Je ne puis pas comprendre pourquoi on s'opposerait à cet amendement, qui a aussi été préparé au comité.

Le fait que des objections sont soulevées nous engage à rechercher davantage les conditions des prêts aux directeurs, même tels qu'indiqués actuellement dans l'exposé mensuel des banques. Comme je l'ai déjà dit je suis opposé à la concentration des prêts, et j'y suis encore plus opposé lorsque cette concentration se trouve dans les comptes des directeurs, et cela pour des raisons évidentes.

Je crois qu'autant que possible on devrait voir à ce que chaque emprunteur soit équitablement traité; à ce que les jeunes gens entreprenants soient encouragés. Je désire attirer votre attention sur l'exposé du Gouvernement relativement aux banques pour certains mois de 1907, tel que publié dans la "Gazette du Canada". Comme vous le savez tous, durant les premiers mois de 1907, en mars de cette année, par exemple, il se produisit aux Etats-Unis des indices de panique financière. Vu les relations financières intimes entre ce pays et le Canada, il ne se produit là aucune perturbation qui ne soit pas ressentie ici. Comme je l'ai dit, cette panique a commencé en mars 1907, bien qu'elle n'ait atteint son point culminant qu'à l'automne. Au cours de l'été les conditions financières furent clairement constatées et appréciées par les principaux banquiers du Canada.

Les hommes d'affaires se rappellent la fiévreuse expansion de 1906—l'augmentation constante du prix des marchandises, l'insatiable demande d'argent et les taux élevés de l'intérêt qui ont prévalu partout jusqu'à la fin de cette année. Aux yeux du commun des mortels cela a semblé une période de prospérité perpétuelle et illimitée. Les chemins de fer n'avaient pas assez de wagons pour transporter les marchandises et ne pouvaient en faire construire assez rapidement. Aux Etats-Unis et en Canada, les manufacturiers avaient retiré leurs agents voyageurs parce qu'ils avaient déjà des commandes pour 18 mois. Aux Etats-Unis, quelques chefs de la finance et de l'industrie jetèrent le cri d'alarme, mais la plupart des gens étaient trop occupés pour l'entendre. En Canada, cependant la crise était clairement anticipée par les banquiers. Dans leur rapport annuel aux actionnaires, au commencement de 1907, les présidents et gérants généraux des banques avaient donné avis que l'on ne pouvait s'attendre à ce que les profits phénominaux que l'on avait retirés des affaires durant les quelques années précédentes pussent continuer pendant bien longtemps. Je citerai un extrait de l'exposé annuel du gérant général de l'une des banques les plus fortes, en date du 8 janvier 1907:

Il y a autour de nous des indices d'une tension qui causera des embarras à ceux qui n'en tiendront pas compte. Nous traversons une période dangereuse, qui heureusement n'a pas encore produit de débâcle générale, mais à moins d'améliorer notre manière d'agir, nous n'échapperons probablement pas à une condition semblable à celle de l'automne dernier, ou peut-être pire, qui pourrait ruiner notre prospérité actuelle. Quant à ceux qui se plongent dans les affaires d'immeubles à des prix majorés, nous croyons que rien autre chose que l'effondrement qui suit inévitablement ces saisons de manie ne saurait améliorer les choses.

Comme je l'ai dit, cette situation dangereuse a été comprise par les banquiers, et ils se sont préparés en 1907 à la tension que l'on prévoyait pour l'automne lors du commencement de la période d'expédition des grains. Il était impossible de réduire immédiatement les prêts, mais si nous consultons l'exposé des banques à la fin de l'été, le 31 août, nous trouvons ce qui suit:

Prêts à demande, août, $47,765,531; prêts à terme, $580,075,532; total, $627,841,463. Prêts à demande, octobre, $46,843,488; prêts à terme, $579,860,498; total, $626,703,986. Aux directeurs, août, $11,717,200, octobre, $12,318,811.

Vous vous rappellerez que la panique à New-York atteignit son point culminant le 26 octobre. Les paiements en argent furent suspendus ce jour-là et le crédit était dans un état d'écroulement, mais durant les quelques mois précédents les banques canadiennes s'étaient efforcées de restreindre et de réduire les prêts. Le résultat net fut que durant les 61 jours entre le 31 août et le 31 octobre, les prêts aux emprunteurs canadiens furent réduits de $1,137,477, ou

qu'en réalité, ils furent réduits de $1,739,-088. Mais un autre groupe d'emprunteurs se présenta, savoir: les directeurs des banques canadiennes, et durant la période du 31 août au 31 octobre, les prêts de cette catégorie ont réellement augmenté de $601,-611. Comme je l'ai dit, la panique de New-York atteignit son point culminant le 26 octobre, lors de la faillite de la Knickerbocker Trust Company, la suspension de paiements en argent par des banques de New-York, l'écroulement général du crédit, et lorsque les prix les plus bas ont été cotés à la bourse de New-York, mais, dans tous les cas, l'effet en a été que les directeurs de banques canadiennes ont augmenté de $600,000 leurs emprunts aux banques en un temps où tous les autres emprunteurs étaient dans la gêne. Cette affaire a provoqué quelque discussion au comité des banques et du commerce et le ministre a demandé à sir Edmund Walker, tel que rapporté à la page 22 des rapports du comité, du 17 avril:

Au point de vue des affaires est-ce que les banques ont intérêt à avoir des directeurs qui occupent une position éminente dans le monde des affaires?

La réponse a été celle-ci:

Oui, des hommes n'ayant pas dépassé l'âge de l'activité.

La conclusion évidente est que les hommes dans l'âge de l'activité peuvent être de forts emprunteurs.

Vu cette déclaration, il est intéressant de s'enquérir de l'âge des directeurs de banques. D'après la dernière liste disponible, il y a vingt-trois banques ayant leur siège principal en Canada. Ces banques sont administrées par 211 directeurs. En consultant "Who's who" et autres sources de renseignements en Canada, l'on découvre que les noms de 84 de ces directeurs ne figurent pas dans "Who's who", ni dans les autres livres de consultation, mais les âges réunis des 127 directeurs y mentitonnés atteignent le total de 84,201 ans, soit une moyenne de 66.3 ans. Parmi ceux qui sont mentionnés, le plus vieux est âgé de 93 ans et le plus jeune de 29. Une banque, et c'est celle qui, le 28 février, avait le plus fort montant prêté aux directeurs, accuse chez ses directeurs une moyenne d'âge de 72.8 ans.

Le troisième amendement dont je veux parler est celui qui a suggéré l'amendement du bill en ajoutant après la ligne 5 sur la page 25, les mots:

L'exposé sera accompagné d'un mémoire donnant une liste complète de toutes les obligations, débentures, actions et tous autres placements de ce genre, appartenant à la banque, avec leur valeur actuelle, d'après les livres.

Au cours de la discussion de cet acte, on a entendu beaucoup de critiques, relativement aux montants considérables prêtés par les banques à demande, à New-York. Beaucoup de ces critiques sont mal fondées. Les prêts de New-York représentent en partie l'actif qui, sans cela, resterait, dans une grande mesure, improductif sous forme d'espèces en mains. C'est une réserve secondaire, mais elle représente aussi l'argent qui n'est pas requis pour la réserve, mais elle est envoyée à New-York où elle attend l'occasion d'être prêté à un taux d'intérêt plus élevé en Canada. Dans le cours naturel des choses, je suppose que nous continuerons ainsi à contribuer largement à approvisionner New-York de capitaux à bon marché. Cependant, comme réserve en cas de besoin son efficacité est souvent exagérée. Nous avons constaté par expérience qu'aux temps où la tension est la plus forte, on ne peut pas toujours le faire revenir immédiatement, et naturellement c'est en ces temps-là qu'on en a le plus grand besoin. L'expérience des banques canadiennes qui ont tenté de retirer cet argent en 1907, a démontré que cela n'est pas ce que l'on suppose être, savoir: un prêt qui peut être converti en or et rendu disponible en Canada dans un délai de 24 heures. Mais il y a une autre classe de placements canadiens aux Etats-Unis qui a, assez singulièrement, échappé à la critique, et qui, à mon avis n'a pas autant de raison d'être que les prêts à demande, de New-York. J'ai ici l'exposé annuel de la banque de la Nouvelle-Ecosse pour l'année 1909. M. H. C. McLeod, alors gérant général de la banque, était en faveur du programme non seulement de l'inspection externe de la banque, mais encore d'un certain degré de publicité relativement aux affaires de la banque. En 1909, il publiait une liste de placements permanents de sa banque, une innovation qui, je le regrette, n'a pas été imitée par les gérants généraux des autres banques. Je crois cependant que c'est un pas dans la bonne voie, et comme il l'a publiée spontanément, je présume qu'il ne peut guère y avoir d'objection au point de vue du banquier. C'est un pas dans la voie de la publicité le grand correctif de tous les maux. Je ne suis pas en faveur de l'idée d'empêcher nos banques de placer leurs fonds à leur discrétion. Elles devraient être parfaitement libres de le faire, mais les renseignements les plus complets concernant leurs opérations devraient être mis à la disposition des actionnaires. Cela indiquerait aux actionnaires le genre d'affaires fait par chaque banque, et je ne vois pas quel mal pourrait en résulter. Naturellement, il ne serait pas opportun de limiter la classe des valeurs sur lesquelles les banques pourraient faire des placements; elle pourraient encore, comme aujourd'hui, aller aux Etats-Unis, au Japon, aux Antilles, en Allemagne, dans l'Amérique du Sud, mais il me semble qu'il serait tout à

fait de l'intérêt public et de l'intérêt des actionnaires, que l'on révelât à ceux-ci, du moins partiellement ce qui représente l'actif des banques.

L'amendement suivant dont je veux parler ce soir avait pour but de modifier le bill en ajoutant après la ligne 6, à la page 79, les mots:

Montant total des prêts aux compagnies à fonds social dont l'un des directeurs de la banque est l'un des directeurs.

Cet amendement n'a pas été très favorablement accueilli par la plupart des témoins qui ont comparu devant le comité des Banques et du Commerce. Les banques, tant qu'elles exercent leurs franchises doivent accepter la responsabilité de fournir aux clients les meilleures facilités qu'elles peuvent leur fournir. Je crois que notre population est plus intéressée aux affaires de banque que la population de tout autre pays anglophone, parce que, d'après notre système, l'usage que nos gens font, *per capita* des banques est plus considérable que celui de tout autre pays au monde. Je suis certain que nul homme, banquier ou autre, ne niera que, pour suppléer aux besoins du public, les prêts devraient être répartis sur la plus grande étendue possible. C'est non-seulement de bonne politique pour les banques, mais il est opportun qu'un pareil état de choses existe. La concentration des prêts n'est pas judicieuse, et ce n'est pas de bonne politique pour les banques.

La tendance des affaires au Canada, comme aux Etats-Unis, est vers ce qu'on appelle les grandes affaires. Les grandes compagnies, comme dirait le député d'Edmonton, les syndicats, monopoles et coalitions, cherchent à avoir la haute main sur leurs genres d'affaires respectifs. A leur tour, ils sont dirigés par un petit groupe de capitalistes qui à leur tour sont généralement des directeurs de banques. La tendance, parmi les banques est de prêter aux grandes compagnies. Si un ou plusieurs des directeurs de cette compagnie sont directeurs de la banque, cet élément humain fournit une autre raison pour que la compagnie soit un des clients favorisés.

Je ne suis pas en faveur de limiter les prêts d'une banque à de semblables clients. Comme je l'ai déjà dit en cette Chambre je ne désire pas voir imposer des restrictions aux banques; mais, d'un autre côté, je ne puis voir de bonne raison pour qu'on n'indique pas le total des prêts des banques aux compagnies dont les directeurs sont en même temps directeurs de la banque. Cela aurait une influence répressive sur ceux qui pourraient être tentés de faire à ces compagnies des prêts excessifs, et le résultat en serait que l'argent serait plus facile à obtenir pour l'emprunteur ordinaire et indépendant et le jeune homme actif, qui cherche à faire son chemin dans les affaires, aurait plus de chance d'obtenir du crédit qu'il n'en a maintenant.

M. McCURDY.

Un autre amendement proposé dans le comité et au sujet duquel il y a eu beaucoup de discussion avait pour but d'ajouter ce qui suit à l'aticle 20:

Nul fonctionnaire rétribué de la banque ne sera élu directeur.

En théorie, le directeur-gérant de la banque, en sa qualité de chef de l'exécutif, règne en maître. Au-dessus de lui en autorité, d'après la loi, sont les directeurs, avec, naturellement, le président en tête, lesquels représentent les actionnaires. Le président d'une banque canadienne est le président du bureau de direction. Aux réunions du bureau, le gérant-général fait rapport sur les affaires de la banque qui requièrent l'approbation du bureau.

Nos gérants généraux sont, sans exception, des hommes qui sont au service des banques depuis leur adolescence. Ils ont fait leur chemin à travers toutes les étapes du service, à force d'intelligence, d'industrie et de caractère. Ils occupent leurs positions parce qu'ils ont prouvé leur compétence. Cependant ce sont des fonctionnaires rétribués des banques, et ils devraient être de fait, comme ils le sont en théorie, sujets à l'autorité du bureau de direction qui représente les actionnaires. En vertu de l'ancienne loi et en vertu du présent bill tel que maintenant rédigé, un homme peut occuper la double position de président et de gérant-général. Assurément, c'est là une anomalie. Nos banques ont des bureaux de direction composés de dix à vingt-cinq membres, et il devrait être possible de trouver parmi ce nombre, un homme apte à agir comme président sans être obligé d'aller chercher un président dans le personnel de l'exécutif. Je crois que pareille concentration de pouvoir n'est pas judicieuse. Au cas où il deviendrait nécessaire de régenter un gérant central, ce devoir incomberait naturellement au président de la banque, et comment s'y prendrait-il pour régenter le gérant général si l'un et l'autre n'était qu'une seule et même personne? Un seul des témoins interrogés par ce comité a été prié de donner son opinion sur cette question et voici ce qu'il a répondu:

Rapport du comité n° 21, 18 avril:

Q. Etes-vous en faveur de nommer membres du bureau de direction les fonctionnaires rétribués d'une banque?

R. Oh! non. Un gérant général vaut à lui seul trois directeurs. Si vous le mettez dans le bureau, il les vaut tous les cinq. Je ne crois pas qu'un gérant général devrait être directeur.

D'après la manière dont le public a suivi la discussion de la loi des banques dans le comité des banques et du Commerce, il est tout à fait évident que cette mesure excite un intérêt extraordinaire. Il est naturel qu'il en soit ainsi, car, dans nos conditions, d'après notre pratique des banques, les affaires de banque faites par le public cana-

dien sont plus considérables *per capita* que celles qui sont faites ailleurs.

On a proposé au comité des banques et du commerce un grand nombre d'amendements ayant plus ou moins de valeur et quelques améliorations ont été adoptées, mais je ne crois pas me tromper en disant que rien de fondamental dans la loi des banques n'a été changé en comité dans le bill tel que d'abord imprimé.

Durant la phase du comité bon nombre de banquiers expérimentés nous ont fait part de leurs vues, et autant que je me rappelle, nul de ces banquiers n'a suggéré de changement ni d'amélioration au bill tel qu'imprimé. Cela m'a frappé d'autant plus que je n'avais pas jusque là considéré la loi comme étant parfaite.

Quelle que puisse être l'opinion des banquiers, la loi des banques ne fonctionne pas à la satisfaction du citoyen ordinaire du Canada, qu'on ne s'y trompe pas.

Je crois que la libre discussion dont l'Acte a été l'objet de notre part ne fera aucun mal. Elle pourrait faire du bien. Mais je veux de nouveau faire remarquer à la Chambre que les principes fondamentaux du bill sont restés intacts. Les articles très importants qui suivent n'ont pas été étudiés entièrement et ont été adoptés sans amendement.

1. Double responsabilité.
2. Circulation des billets.
3. Prêts excessifs.
4. Concentration excessive des prêts.
5. Concentration entre les mains de quelques individus du pouvoir de disposer du capital et du crédit.
6. Prêts sur immeubles.
7. Faibles réserves d'argent.

Je comprends jusqu'à quel point il est difficile de traiter ce bill de façon à l'améliorer en comité, et je suis porté à croire qu'une commission peu nombreuse serait, grâce à sa constitution, plus apte à traiter cette question.

Si quelqu'un veut examiner avec soin les relevés annuels publiés par les banques, il en arrivera nécessairement à la conclusion qu'elles fonctionnent avec une trop faible réserve d'argent. L'échelle actuelle de la réserve d'argent est, j'en suis convaincu, insuffisante pour les conditions du pays et trop restreinte pour les gigantesques responsabilités encourues. En temps de crise, les réserves sont essentielles, et il est de suprême importance que les banques puissent alors venir à leurs clients, au lieu de restreindre à cet instant même l'aide qu'elles donnent ordinairement.

Il est très facile à une banque d'être accommodante dans un temps de prospérité, mais c'est quand viennent les temps difficiles que le client a besoin d'argent, et si alors la banque est obligée de se constituer des ressources à même les deniers de ceux à qui elle prête d'ordinaire, cela détruit tous les arrangements du monde des affaires et cette banque cesse en réalité, de répondre aux besoins du pays.

J'avais songé à propos des amendements qui eussent remédié aux défectuosités déjà mentionnées, ainsi que je l'ai déjà fait au comité des banques et du commerce, mais l'état actuel des affaires rendant l'idée des grandes réformes inopportune pour le moment, peut-être vaut-il mieux laisser de côté, jusqu'à la prochaine session, les autres améliorations à opérer. Dans l'intervalle on pourra peut-être faire disparaître les abus qui existent.

M. J. H. RAINVILLE (Chambly-Verchères): Je dirai tout d'abord que notre pays doit être reconnaissant à l'honorable ministre des Finances et à l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) d'avoir fait preuve de tant d'énergie, de tant de science et d'habileté dans l'élaboration de cette si importante mesure. Cette nouvelle loi fera au Gouvernement beaucoup d'honneur et prouvera que lorsque le très honorable premier ministre a formé son cabinet, il a fort bien fait de confier le ministère des Finances à l'honorable député de Leeds (M White) qui s'est montré digne successeur des hommes d'Etat qui ont illustré notre histoire politique depuis la Confédération.

La "Gazette", de Montréal, numéro du 23 avril dernier, dit, dans un compte rendu des délibérations du comité des banques:

M. J. H. Rainville, député de Chambly-Verchères soutint le grief exposé par M. le major Sharp. S'il y avait eu une inspection de faite concernant la banque de Saint-Hyacinthe, quand l'association est venue demander de la banque d'en fermer les portes, la banque existerait encore, déclarait-il.

L'hon. M. White: Voulez-vous dire que, de fait, l'association a forcé les directeurs à fermer leurs portes?

M. Rainville: Si vous me permettiez d'amener ici trois témoins, je prouverais, par eux et par la correspondance échangée, que l'association des banquiers a fermé les portes de cette banque à un moment où elle valait cent cents dans la piastre.

Le ministre des Finances: Si quelqu'un veut me présenter une accusation définie disant que l'association des banquiers a violé d'une façon quelconque ses pouvoirs statutaires ou autres, je promets de la soumettre à l'association et de voir à empêcher que pareille chose se répète à l'avenir. Mais je veux que l'accusation provoque un examen des plus minutieux.

Le jour suivant ou le surlendemain, je présentai à l'honorable ministre des Finances une accusation conçue en ces termes:

Cher monsieur, — Je suis informé de façon à croire et je crois que, le 22 juin 1908, un des officiers de l'association des banquiers, M. Knight, arriva à Saint-Hyacinthe vers neuf heures du soir et

convoqua une réunion spéciale des directeurs de la banque de Saint-Hyacinthe. A cette réunion il dit pourquoi il était venu et ce que désirait l'association des banquiers, savoir: que les directeurs de la banque de Saint-Hyacinthe votassent immédiatement une résolution décrétant la suspension immédiate de ses paiements. Opposés à cette mesure autocratique et draconnienne, les directeurs discutèrent l'attitude de l'association des banquiers et se révoltèrent contre son ultimatum. En réponse, l'agent de l'association des banquiers dit: Très bien, messieurs, vous allez être obligés de fermer vos portes quand même, et si vous ne les déclarez fermées dès ce soir, votre papier-monnaie sera refusé demain par toutes les banques.

Vu cette pression et afin d'éviter une course contre la banque, ainsi que les conséquences qu'elle aurait eues, les directeurs n'ouvrirent pas les portes de la banque le lendemain matin, et la banque fut forcée de liquider.

C'était le 23 juin 1908. Deux jours après la banque de Montréal avait fixé ses propres enseignes à la porte et tenait à la disposition du public du papier-monaie portant les mots Bank of Montreal, St. Hyacinthe.

Voilà un cas où l'association des banquiers, a forcé, par l'entremise de ses officiers, une banque solvable à liquider et à se retirer des affaires dans l'intérêt des banques plus puissantes.

Le ministre des Finances ayant envoyé mon accusation à l'association des banquiers, il reçut, le 3 mai, de Toronto, de M. Wilkie, président de l'association, une lettre conçue en ces termes:

Association des banquiers canadiens.
Toronto, 3 mai 1913.

Cher monsieur White,—J'ajouterai à mes lettres du 28 et du 29 avril que j'ai fait faire un examen minutieux de l'état des affaires de la banque de Saint-Hyacinthe au moment où elle ferma ses portes et je vous inclus un examen minutieux de l'état des affaires du rapport de M. Knight à ce sujet; il me paraît parfaitement complet.

J'appelle votre attention sur les points que voici:

(a) M. Knight n'a agi, dans cette affaire, que sous la direction de sir Edward Clouston, président de l'association des banquiers.

(b) La déclaration de M. Rainville, M.P., semble reposer sur un faux aperçu des faits.

(c) Il est vrai que les créanciers de la banque ont été éventuellement payés en entier; mais ce ne fut que par suite de la réalisation de l'actif. Au moment où la banque ferma ses portes, cet actif n'était ni disponible ni percevable; de fait, on se demandait même s'il y en avait. Mais il devint aussi nécessaire, subséquemment, de faire verser le capital non encore payé de la banque et de prier les actionnaires d'obéir à la double responsabilité qui leur incombait. Les sommes perçues en règlement de réclamations en litige, quatre ou cinq ans après la fermeture des portes de la banque, se sont élevées à $390,000; les versements effectuésà compte du capital non encore versé ont formé $66,795.52, et les versements provenant de la double responsabilité, $156,051.10. Le passif de la banque, au moment de sa fermeture, représentait un total de $1,181,362.74; et il appert du relevé que sir Edward Clouston avait jugé absolument juste; qu'il était inutile à la banque de chercher à se maintenir, et par là il a probablement épargné une perte aux créanciers. Il est parfaitement évident que lors de l'intervention de sir Edward Clouston, le capital de la banque était entièrement disparu, ce que tous les intéressés ont semblé admettre.

(d) L'association des banquiers n'avait aucun intérêt à ce qu'a fait la banque de Montréal, et il est également évident qu'elle a agi elle-même non pour l'avantage de la banque de Montréal, mais à la sollicitation des citoyens de Saint-Hyacinthe.

Sincèrement à vous,
(Signé) D. R. Wilkie,
Président de l'association des banquiers.

L'honorable W. T. White, M.P.,
Ministre des Finances,
Ottawa.

Le 3 mai 1913, M. Knight adressait à l'honorable ministre des Finances une lettre conçue en ces termes:

Bureau du secrétaire-trésorier,
Edifice de la banque de Montréal,
Montréal, 3 mai 1913.
La banque de Saint-Hyacinthe.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'un exemplaire d'une lettre de M. J. H. Rainville, M.P., au sujet de ce qu'a fait l'association concernant la fermeture de la banque de Saint-Hyacinthe, et à ce propos je fais la déclaration que voici:

La banque de Saint-Jean a fermé ses portes le 20 avril 1908, et la banque de Saint-Hyacinteh, dont l'actif net n'était pas assez fort, commença à souffrir de la désastreuse faillite de cette banque. Cela, tous les banquiers le savaient. Le capital souscrit de la banque était de $504,600 dont $331,235 avaient été versés. Le total des dépôts à la fin de mai 1908 accusa un déclin, comparativement au mois précédent, d'environ $75,000, comme le constatent les rapports du Gouvernement.

A cause de ce que feu sir Edward Clouston, président de l'association des banquiers, savait de la situation, je fus prié de faire venir le caissier de la banque à Montréal. Le caissier, M. L. F. Philie, vint donc à Montréal le 22 juin 1908. Après avoir conversé avec lui, je jugeai qu'il était nécessaire de faire faire un autre examen de la situation de la banque, et je fis rapport dans ce sens au président de l'association M. Philie trouvait que l'état financier de la banque pouvait inspirer de graves inquiétudes.

A ma requête M. Philie retourna à Saint-Hyacinthe afin d'évaluer l'actif aussi exactement que possible et de me faire rapport aussitôt que possible. Je lui fis comprendre que l'association des banquiers canadiens pourrait rendre à la banque tous les services et qu'elle le ferait avec plaisir, mais qu'il était nécessaire d'avoir un état de son actif. Le jour suivant, M. Philie m'apportait l'état désigné comme pièce A.

Je repassai avec lui les divers item mentionnés dans cet état d'après lequel on pouvait voir, du premier coup d'œil, que tout le capital versé de la banque était disparu. Le principal item de l'actif consistait en une réclamation douteuse contre le chemin de fer Quebec Southern, alors en faillite et sous le coup de poursuites intentées en cour de l'échiquier, à la demande du ministre des Chemins de fer et

Canaux. Le total de la réclamation de la banque—réclamation produite en 1906—était de $612,000. Le total de l'actif, à cette époque, était, d'après les rapports du Gouvernement, de $1,580,097.84. Je n'évaluais pas à un chiffre aussi haut que M. Philie, la réclamation contre le Quebec Southern, et les événements m'ont donné raison, car, après quatre ou cinq ans de contestation coûteuse pour la banque, la somme réalisée représentait $381,000; elle fut remise au liquidateur de la banque en deux versements: le 13 octobre 1911 et le 2 janvier 1913.

Je vous réfère au rapport de l'action intentée par le ministre des Chemins de fer et Canaux contre le Quebec Southern, *in re* Banque de Saint-Hyacinthe (réclamate) vol. 2, rapports de l'échiquier du Canada, page 61, afin d'obtenir un exposé plus complet des difficultés qui avaient accompagné la perception de cette forte somme réclamée par la banque.

Un autre item de l'actif que j'ai critiqué, celui que l'on avait désigné sous le titre de "Obligations". Elles avaient été émises avec garantie reposant sur un aqueduc à Saint-Hyacinthe et avaient été évaluées à $33,000, mais elles n'ont produit que $9,000.

M. Philie m'apprit aussi qu'une réclamation de $93,146 de la part de L. F. Morrison contre la banque était alors en litige.

La critique de l'actif était juste, comme le démontre l'exposé que voici:

Evaluation du caissier, L. F. Philie	$1,190,556 00
Total perçu par le liquidateur.. ..	1,043,435 30

Au cours de notre première entrevue, M. Philie me dit aussi que la banque des Cantons de l'Est, l'agent des compensations à Montréal, avait alors en sa possession plus de $15,000 de billets de la banque. Elle les retenait afin de fournir à la banque l'occasion de se procurer des fonds pour les racheter. M. Philie m'apprit, en outre, que pour se procurer de l'argent afin d'acquitter les réclamations existant contre la banque, il était obligé d'escompter de nouveau les meilleures valeurs qu'il eût en portefeuille, et qu'il avait alors réescompté ainsi, à la banque des Cantons de l'Est, pour $26,493 de valeurs courantes.

Dès que j'eus vérifié ces faits et examiné l'état désigné comme pièce A, je me consultai avec le président de l'association et nous arrivâmes à la conclusion que, dans l'intérêt des créanciers, la seule chose honnête qu'il y eût à faire, c'était de recommander à la banque de suspendre ses paiements.

J'accompagnai M. Philie à Saint-Hyacinthe, le soir du 23 juin, et l'on convoqua une réunion du conseil à laquelle cinq des directeurs assistaient. Il y en avait deux que nous n'avons pu faire venir, parce qu'ils demeuraient en dehors de Saint-Hyacinthe. M. Philie suivit les délibérations de cette conférence. Je signalai aux directeurs que l'état des affaires tel qu'ils l'avaient exposé et approuvé avant de le soumettre à l'association, établissait que tout le capital de la banque était perdu et que leurs dépôts étaient peut-être entamés. L'exposé concernant l'actif fut reconnu exact par tous ceux qui étaient présents, et la seule objection que le conseil fit à ma critique, c'était qu'à mes yeux la réclamation contre le Quebec Southern valait moins que le conseil ne le pensait. Je n'ai dit à aucun moment de cette conférence, que l'association des banquiers, voulait que les directeurs de la banque de Saint-Hyacinthe votassent immédiatement une résolution comportant la suspension immédiate de leurs paiements. Jamais je me suis servi de ce langage: "très bien messieurs, vous allez être obligés de fermer vos portes quand même, et si vous ne les déclarez fermées dès ce soir, votre papier monnaie sera refusé demain par toutes les banques".

Au cours de la discussion deux des directeurs voulaient que la banque ne suspendit pas ses paiements sans qu'on l'eût mise à même d'envoyer d'abord un représentant à Ottawa pour exposer la situation au gouvernement et lui demander de l'aide. Ces deux directeurs désiraient qu'on accordât du délai dans ce but.

Pendant la conférence une foule considérable de citoyens se massa près de l'édifice de la banque et il était évident que les gens de la ville savaient la banque en difficulté et feraient une course contre elle le lendemain matin.

J'expliquai aux directeurs que l'association n'avait aucunement le pouvoir d'ordonner la fermeture de la banque mais que si cette fermeture n'avait pas lieu, je rapporterais le lendemain matin au ministre que la banque était insolvable, et je leur exposai que, selon moi, on manquerait d'honnêteté à l'égard des déposants en ouvrant la banque le lendemain matin. Après une étude des plus approfondies de la situation, un projet de résolution, fut adopté à l'unanimité des directeurs. Un exemplaire de cette résolution fait partie de ce dossier et est désigné comme pièce B. M. Philie, le caissier, fut laissé en charge de la banque et reçut ordre des succursales qu'elle avait suspendu ses paiements.

Qu'il me soit permis d'annexer à cet état une autre pièce, la pièce C.; c'est le rapport fait par la banque à l'association le 23 juin, le jour de la fermeture.

M. Philie fut nommé curateur par l'association des banquiers canadiens, le 24 juin 1908; il fut ensuite nommé liquidateur et fut chargé de surveiller toutes les procédures qui auraient lieu jusqu'à la fin de la liquidation. Qu'il me soit également permis, pour votre information, de vous envoyer comme pièce D un état des recettes et déboursés du liquidateur jusqu'au 7 février 1913.

Depuis le 7 février 1913, un dividende final a été payé aux créanciers de la banque avec intérêt de deux un dixième par cent sur leurs réclamations respectives. En réponse à l'affirmation de M. Rainville comportant que deux jours après s'ouvrait une succursale à Saint-Hyacinthe. Je dirai que trois des directeurs de la banque de Saint-Hyacinthe vinrent avec moi chez le président de l'association des banquiers canadiens, quand j'allai lui faire mon rapport, le jour où la banque suspendit ses paiements. Après une longue discussion, le président approuva les directeurs d'avoir décidé la suspension des paiements de la banque, comme je leur avais recommandé.

Le président de la banque de Saint-Hyacinthe exprima la plus grande sympathie possible à l'égard des déposants de la banque de Saint-Hyacinthe et dit à sir Edward Clouston que nombre d'entre eux seraient gravement dérangés par suite de la fermeture de la banque, et qu'il était désireux qu'on trouvât quel-

que moyen de les soulager. Sir Edward répondit que la banque de Montréal ouvrirait immédiatement une succursale et que celui qui en aurait charge recevrait ordre de faire tout le possible pour soulager ces déposants et tous ceux qui auraient à souffrir de la suspension des paiements de la banque.

Dans un rapport technique concernant les raisons pour lesquelles l'association recommanda aux directeurs de la banque de Saint-Hyacinthe la suspension des paiements, l'ouverture immédiate d'une succursale par la banque de Montréal, après cette suspension, devrait être considérée comme étrangère aux démarches de l'association elle-même; mais comme M. Rainville y fait allusion dans sa lettre, j'ajouterai que, selon moi, sir Edward Clouston a ouvert une succursale de la banque de Montréal à Saint-Hyacinthe, c'était dans le but de faire tout ce qu'il pourrait pour aplanir, jusqu'à un certain point, les difficultés qui devaient inévitablement résulter de la suspension des paiements de la banque.

Permettez-moi de dire en résumé:

1. Qu'à la date où l'association des banquiers commença à s'enquérier des affaires de la banque de Saint-Hyacinthe, ce qu'on disait de la situation de cette dernière pouvait amplement justifier l'association de faire des recherches.

2. Que l'état présenté par la banque et examiné comme susdit établissant que son capital était perdu et que les directeurs eux-mêmes l'avaient admis.

3. Que la recommandation de l'association aux directeurs de décider la suspension des paiements, était celle qu'il fallait faire.

4. Que le résultat justifie cette recommandation et que les créanciers ont été payés de ce qui leur était dû, sans toutefois retirer le plein montant de leur intérêt, et que, pour cela, ils ont dû attendre que le liquidateur eût fait verser tout le capital non encore versé et eût recours au plein montant de la double responsabilité.

Si je puis vous fournir d'autres renseignements au sujet de cette affaire, je le ferai avec plaisir.

Bien à vous,
(Signé): John Knight,
Secrétaire.

Hon. W. T. White.

A mon sens, monsieur l'Orateur, l'association des banquiers ne devrait pas exercer de surveillance sur les opérations des banques en se bâsant sur des rumeurs. Pour avoir agi sur la foi de certaines rumeurs elle semble n'avoir tenu aucun compte de la véritable situation, et ses assertions sont contraires aux faits. Dans le but de se justié en alléguant des rumeurs, M. Knight dit qu'il y avait une grande foule autour de la banque, lors de la réunion des directeurs à St-Hyacinthe. Cependant c'est ce que nient complètement tous les directeurs qu'il m'a été donné de voir personnellement, c'est aussi ce que nie, de la façon la plus absolue, le liquidateur de la banque de St-Hyacinthe. Se promenant dans la rue qui avoisine la banque, vers onze heures du soir, pendant la réunion des directeurs, il n'a pas même remarqué, qu'il se tenait une réunion dans l'édifice de la banque. Les rumeurs dont on parle étaient si peu répandues que deux jours avant la fermeture de la banque, deux des directeurs y vinrent faire des dépôts très considérables. Quand la réunion d'urgence fut convoquée par M. Knight, à onze heures certains des directeurs, qui étaient au lit, se levèrent et se rendirent à la réunion sans même savoir de quoi il s'agissait, ni pourquoi la réunion était convoquée. M. Knight annonça aux directeurs qu'il était venu fermer la banque et ils s'en indignèrent.

On trouve la preuve de tout cela dans la lettre même de M. Knight, ou celui-ci admet avoir dit que si les directeurs n'avaient pas fermé les portes de la banque il aurait écrit à l'honorable ministre des Finances et lui aurait dit que cette institution était dans un état d'insolvabilité. De son propre aveu et de l'aveu des directeurs de la banque, il leur a dit: "Si vos portes ne sont pas fermées demain matin toutes les banques vont refuser votre papier monnaie" et cela signifiait que la banque serait forcée de liquider, car pas une banque au Canada n'eut pu se maintenir dans de telles circonstances. Grâce aux rumeurs, sans doute, l'association des banquiers connaissait la situation de cette banque depuis cinq ou six ans, elle lui avait même aidé en 1903, je n'en suis pas assez certain pour l'affirmer absolument, mais je sais que les banques les plus puissantes ont coutume d'aider aux plus faibles quand il arrive que la rareté de l'argent provoque des courses contre elles. Grâce aux soins et à la prudence du gérant et des directeurs, la situation de la banque de Saint-Hyacinthe, je le dis et je le répète, était meilleure en 1908 qu'en 1903, l'association des banquiers le savait, le public le savait également, cette institution jouissait d'un regain de confiance et possédait alors des dépôts considérables. Si à cette époque on a lancé des rumeurs défavorables, il serait fort intéressant de savoir par quelle diplomatie, ou si l'on veut, par quelle conspiration l'on a cherché à enlever à la banque de Saint-Hyacinthe sa clientèle de Saint-Césaire où elle avait pour $160,000 de dépôts et ne faisait pour ainsi dire aucun compte; il serait très intéressant de savoir aussi comment il se fait que cette banque fermait ses portes le 23 juin 1908, quand l'association n'ignorait pas qu'elle avait obtenu jugement en cour de l'échiquier pour $331,000. représentant une créance privilégiée et que la compagnie de chemin de fer contre laquelle elle avait obtenu jugement avait déposé $1,051,000 à la banque de Montréal à Ottawa, dans le but de payer les dettes de ce chemin de fer. Ce matin j'ai trouvé dans les rapports de la Cour de l'échiquier que le jugement en question est du 25 mai 1908. C'est un mois, oui, à peine un mois après cela, que l'association des banquiers

sachant que la banque toucherait $331,000, sachant aussi qu'elle en avait appelé de ce jugement parce qu'elle réclamait plus de $600,000, est allée la forcer de fermer ses portes, comme je l'ai dit. En vérité, voilà qui serait fort intéressant, et le public ne devrait pas oublier surtout que, dès le lendemain de la fermeture de la banque de Saint-Hyacinthe, la banque de Montréal ouvrait une succursale dans l'édifice même qui la veille encore était occupé par la banque de Saint-Hyacinthe.

Que dis-je, les papiers, les livres, les étampes portant le titre de la banque de Montréal, tout cela était prêt dès le lendemain de la fermeture de la banque de Saint-Hyacinthe et la banque de Montréal se mettait aux affaires. Il serait intéressant d'apprendre de M. Knight, le secrétaire de l'association des banques, pourquoi deux jours après la suspension des paiements, fut donné et fut exécuté l'ordre de brûler trois ou quatre pleins paniers de billets, papiers, formules de chèques, de billets, etc., bien que le délai de quatre-vingt-dix jours prévu par la loi en faveur du pauvre comme du riche ne fût pas encore écoulé. On eut le spectacle du loup dévorant l'agneau, après avoir attendu que sa proie fût en meilleure condition.

M. LEMIEUX: Quand dites-vous qu'on a détruit tous ces papiers?

M. RAINVILLE: Avant l'expiration du délai de quatre-vingt-dix jours, dont la banque de Saint-Hyacinthe pouvait se prévaloir pour exercer les privilèges que la loi lui reconnaît.

M. LEMIEUX: Est-ce qu'on a prouvé cela devant le comité?

M. RAINVILLE: On n'a pas fait de preuve devant le comité, à ce sujet; mais j'affirme ces faits sur la foi de renseignements que j'ai obtenus d'excellentes sources. Il paraît étrange que le caissier de la banque de Saint-Hyacinthe ait été appelé à Montréal pour faire rapport à l'association des banquiers, à la requête de ce même M. Knight et sans en parler au gérant de la banque. Depuis quand a-t-on droit de demander à un employé de venir exposer, à l'un de ses patrons, leur situation financière? L'adresse du président et gérant de la banque de Saint-Hyacinthe était bien connu; cet homme jouit d'une grande réputation, c'est monsieur le sénateur Dessaulles. Pourquoi M. Knight ne s'est-il pas adressé au président de la banque plutôt qu'à un employé? Et comment a-t-il procédé? Il le dit lui-même. " Je lui ai représenté, déclare-t-il en parlant de M. Philie, que si l'association des banquiers pouvait aider à la banque de Saint-Hyacinthe elle le ferait avec plaisir, mais qu'il fallait nécessairement un état de son actif ". Que pensez-vous, monsieur l'Orateur, de l'idée qu'a eue M. Knight d'offrir de l'aide, non pas au président, mais à un employé de la banque? On savait bien qu'il aurait fallu très peu d'aide à la banque, pour lui permettre de triompher de ses difficultés en attendant la décision de son appel contre la compagnie de chemin de fer, quand l'argent dû en vertu du jugement de première instance était déjà déposé à la banque de Montréal. Je suis certain qu'il eût suffi d'une avance de $50,000 pour sauver la banque de Saint-Hyacinthe et même un délai de trois semaines, sans argent.

Mais à cause de la manière drastique dont ils ont agi, la banque de Saint-Hyacinthe a été obligée de fermer ses portes. M. Knight a exposé que le rapport de la banque indiquait que le capital acquitté avait été perdu et que les directeurs l'admettaient. Cette assertion est certainement étrange, en présence de l'opposition suscitée contre l'ordre de M. Knight par les directeurs, et en présence de l'opposition de la banque. Le capital versé, dont M. Knight affirmait la perte, se chiffrait par $331,235. Pour équilibrer cela, il y avait le jugement, que j'ai mentionné il y a quelques instants, rendu contre la Quebec Southern Railway Company, pour la somme de $331,000. Toutefois, sur l'avis du sénateur Béique et de M. Lafleur, la banque avait interjeté appel au conseil privé. J'ai une plus grande confiance sur un point de droit dans le sénateur Dessaulles, qui est un habile avocat, et dans M. Lafleur, qui est un des meilleurs avocats de Montréal, que je n'en pourrais avoir dans M. Knight, le secrétaire de l'Association des banquiers.

M. LEMIEUX: Ce sont les deux principaux avocats de notre province.

M. RAINVILLE: Au courant de la situation de la banque de Saint-Hyacinthe, une banque de Montréal a offert au Gouvernement que si, sur les dépôts de $1,051,000 affectés au paiement de toutes les dettes du chemin de fer, le Gouvernement voulait déposer $400,000 à sa banque elle avancerait $200,000 à la banque de Saint-Hyacinthe. C'était bien plus qu'il ne fallait à cette dernière pour rencontrer toutes les obligations qui pouvaient surgir de toute source. Si M. Knight avait alors réellement voulu faire quelque chose en faveur de la banque de Saint-Hyacinthe, il avait, je crois, assez d'influence auprès de la banque de Montréal pour dire: Vous avez en dépôt ici plus d'un million de dollars, sur lequel vous retirez des profits; vous devriez avancer à cette banque $200,000, non pas un don, mais de l'argent qui durera jusqu'à ce que la banque reçoive un jugement définitif, qui pourrait peut-être dépasser $331,000. Au lieu d'offrir cette aide, on s'est simplement rendu à Saint-Hyacinthe et on a fermé la banque.

Dans son rapport sur la banque de Saint-Hyacinthe, M. Knight a fait un exposé, dans le but de montrer que l'actif de la banque n'était pas recouvrable. J'ai un mot à dire au sujet de cet item de $33,000, qui était une obligation sur un aqueduc. Elle a été vendue environ $9,000 dans la liquidation; mais l'homme qui a emprunté l'argent, bien qu'il n'ait effectué aucunes réparations, ni exécuté de nouveaux travaux sur cet aqueduc, ne la vendrait pas pour $30,000, car elle rapporte à peu près $3,000 par année. L'acheteur de cet aqueduc était un directeur de la banque, et il en connaissait la valeur. Nous savons parfaitement qu'une propriété est vendue à grand sacrifice, lorsqu'on la vend au moyen d'une liquidation.

Voici la troisième conclusion du rapport de M. Knight:

Que la recommandation de suspendre le paiement, adressée par l'association aux directeurs, était la recommandation voulue:

Si la loi renferme quelque disposition qui obvie à ces circonstances, nous devons nous en tenir à la loi. L'article 39 de la loi des banques est conçu dans les termes suivants:

Si quelque partie du capital versé est perdue, les directeurs doivent, si la totalité du capital souscrit n'est pas versée, faire immédiatement des appels de versements aux actionnaires jusqu'à concurrence d'un montant équivalent à cette perte; pouvu que tous les profits nets soient appliqués à combler cette perte.

2. Cette perte du capital et les appels en question, s'il en est fait, doivent être mentionnés dans le prochain état que la banque transmet au ministre.

La loi est explicite. Y avait-il une partie du capital qui n'était pas versée? Oui, jusqu'à concurrence de $173,565. C'est un montant assez considérable. Si les directeurs avaient su deux jours auparavant que l'association devait venir fermer leurs portes, je suis certain qu'ils auraient immédiatement fait un appel de versement du capital non versé. La loi le prévoit. La loi régit tout aussi bien l'association des banquiers que les petites banques. Avant d'intervenir dans les opérations de la banque, elle aurait d'abord dû faire un appel de versement du capital non versé, $173,565, plus le jugement dont elle pourrait retirer $331,000, si elle avait renoncé à son appel interjeté au conseil privé, plus $75,000 qu'a coûté la liquidation de la banque et plus quelques autres milliers de dollars sur la question de la compagnie de corsets et autres questions. Toutes ces sommes se seraient élevées à environ $600,000, et la banque n'aurait pas fermé ses portes. M. Knight a ajouté en terminant:

Que le résultat justifie cette recommandation et que les créanciers ont reçu le montant de leurs réclamations, sans le plein montant de l'intérêt, seulement après que le liquidateur eût fait un appel du capital non versé et eût eu recours au plein montant de la double responsabilité.

Cet argument paraîtra certainement extraordinaire, vu qu'il est présenté par un banquier, qui sait plus que tout autre la perte considérable subie, lorsqu'il se produit une liquidation.

On n'a pas, je le réitère, demandé à M. Knight de rendre témoignage sur les conséquences de l'intervention de l'Association des banquiers canadiens, mais de répondre au sujet de la manière dont cette intervention s'est effectuée. Je puis affirmer avec sûreté, je crois, que, le 23 juin 1908, les affaires de la banque de Saint-Jean étaient dans un état plus prospère que jamais auparavant. Et l'Association des banquiers connaissait parfaitement la situation en 1903. Il est survenu de nombreuses faillites parmi les banques, au cours des dernières années, et je ne crois pas qu'il se soit présenté un seul cas où la banque ait pu payer cent pour cent de ses dépôts. Prenez la banque du Peuple, qui, d'après l'affirmation générale, n'aurait jamais dû fermer ses portes; cette banque n'a pas payé plus de soixante-quinze pour cent de ses dépôts. D'autres banques, comme la banque Ville-Marie, la banque de Saint-Jean et la Farmers' Bank n'ont pas payé un seul sou de leurs dépôts. La Sovereign Bank et l'Ontario Bank n'ont pas réellement fait banqueroute, mais elles ont été absorbées. J'ose cependant dire qu'elle n'auraient pas été en mesure de payer cent pour cent de leurs dépôts, si on les avait liquidées de la façon de la banque de Saint-Hyacinthe. La banque de Saint-Hyacinthe a payé, non seulement cent pour cent de ses dépôts, mais deux et demi pour cent d'intérêt, bien qu'elle ait subi de grandes pertes déterminées par le fait même de la liquidation de la banque.

Il y a autre chose. Si les directeurs avaient connu les événements, ils auraient pu vendre leur actif, et cet actif était d'une valeur très considérable. Ils possédaient une circulation minima de $200,000, qu'ils avaient prêtée à sept pour cent, rapportant un revenu de $14,000 par année. Ils avaient des dépôts se chiffrant par $850,000, sur lesquels ils payaient trois et demi pour cent, et qu'ils prêtaient à un taux moyen de sept pour cent, rapportant $39,750, soit un revenu total de $43,750. Le coût de l'administration de la banque s'élevait à $16,000 seulement, ce qui laisserait plus de $27,000 par année. Par conséquent, même si la totalité du capital était engloutie, ils pouvaient payer un peu plus de cinq pour cent sur ce capital disparu.

Je crois pouvoir déclarer, en terminant, que la manière drastique et arbitraire dont l'association des banquiers a essayé de faire la loi aux directeurs, en les contraignant à fermer leurs portes, a été la seule excuse de la déconfiture de cette banque.

Les directeurs étaient les personnes auxquelles il appartenait de décider la ligne de conduite à suivre, indépendamment de la dictée de l'association des banquiers. Si je me lève à la troisième lecture de ce projet de loi pour répondre, dans la mesure de mon pouvoir, aux deux lettres adressées à l'honorable ministre des Finances par l'association des banquiers, c'est seulement dans le but d'empêcher la chose de se reproduire à l'avenir. La réputation des hommes d'affaires qui étaient les directeurs de la banque de Saint-Hyacinthe—réputation qui subsiste encore—ne pouvait être meilleure. Ces directeurs étaient le sénateur Dessaulles, Joseph Morin, le vérificateur provincial de Québec; L. P. Morin, un gros commerçant de Saint-Hyacinthe; le Dr Emile Ostigny, un millionnaire de Montréal, V. E. Sicotte; M. Archambault et M. Britton. Ces messieurs, ainsi que je l'ai dit, jouissaient de la plus haute réputation dans toutes les classes de la bonne société. Ce sont d'habiles hommes d'affaires, d'honnêtes gens. Je suis certain que la disparition de la banque de Saint-Hyacinthe sera une tache noire ineffaçable dans leur vie commerciale. Mais il ne faut pas les blâmer de cette déconfiture. Il faut en blâmer un seul homme qui fait partie de l'association des banquiers; non pas sir Edward Clouston, qui est décédé, mais M. Knight, le secrétaire de cette association. Je dois dire que, s'il était accordé une enquête, j'ai confiance que nous constaterions qu'il faut lui attribuer la principale responsabilité de la disparition de cette banque.

J'ai assez longtemps retenu l'attention de la Chambre, et je reprends mon siège en remerciant les honorables membres de l'attention qu'ils m'ont prêtée, et avec l'espoir que le ministre des Finances instituera une enquête minutieuse sur toute cette affaire.

M. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Je regrette extrêmement en vérité à cette heure du matin d'être obligé de formuler quelques observations au sujet du bill qui fait l'objet du présent débat. Je ne puis m'empêcher d'attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'il existe un très grand contraste entre la rédaction du projet de loi à sa deuxième lecture et sa rédaction à la veille d'être lu pour la troisième fois. Sa présentation à la deuxième lecture ressemblait, sinon à un ouragan de neige de février, du moins à une tempête de mars. Il semble cependant se comporter comme une brise d'été. Je ne désire pas me plaindre, mais il me semble que le Gouvernement, en nous contraignant à débattre cette question à cette heure du matin, impose un effort d'endurance physique aux honorables membres. Je n'ai pas d'autre désir que d'expédier les affaires de la Chambre, mais il y a cependant des bornes, et je crois que le Gouvernement serait mieux avisé, s'il nous accordait un temps plus opportun pour étudier le bill.

Nous devons nous rappeler que les conditions des banques au Canada n'ont jamais joui et ne jouissent pas actuellement de la confiance du peuple. A tort ou à raison, les soupçons relatifs aux conditions qui règnent au sujet des établissements de banque, ne concernent pas leur stabilité, ni, à la vérité, leur bonne foi, mais les grands pouvoirs qu'elles ont à titre de monopole dans ce pays. On a présenté dans cette Chambre le projet de loi des banques dans des conditions, au sujet desquelles le peuple du Canada a des doutes et des soupçons, car il ne comprend pas entièrement à cet égard ce que nous avons fait pour établir sa confiance et sa bonne foi au sujet de ces institutions financières? Je ne suis aucunement un antagoniste de ces établissements ou de la direction des banques du Canada, mais j'affirme que les établissements de banque de ce pays se devaient à eux-mêmes et devaient au peuple canadien de faire instituer une enquête complète sur les conditions qui règnent et qui ont regné au Canada.

A sa deuxième lecture, ce bill a été énergiquement critiqué. Il y avait des deux côtés de la Chambre bon nombre d'honorables députés qui savaient qu'ils exprimaient l'opinion du peuple en critiquant le bill et en critiquant l'état de choses existant. Je n'ai aucun doute qu'ils étaient convaincus qu'ils remplissaient là un devoir envers leurs commettants. J'avais supposé que, comme résultat de ces critiques, lorsqu'on étudierait le bill au comité des banques et du commerce, on s'enquièrait avec soin des faits et des conditions; qu'un exposé complet serait donné des circonstances relatives à l'administration des banques, mais je dois dire que l'enquête n'a pas été complète, n'a pas été suffisante. Lors de la deuxième lecture du bill j'ai déclaré qu'il y avait un monopole d'argent au Canada et que les grandes institutions financières et les banques étaient inféodées à ce monopole; qu'il y avait eu fusionnement sur fusionnement, coalition sur coalition, jusqu'à ce que nous ayons atteint une période dans l'histoire financière du pays, où l'on constate qu'environ deux douzaines d'hommes qui grâce à l'entre-croisement des directorats, régissent les institutions financières du Canada. Je répète cette assertion que j'ai faite en cette Chambre sous ma responsabilité de député. Je suis convaincu qu'il y aurait une enquête complète au sujet de cette phase de la question, mais nous n'avons pas foi en cette enquête. Je n'ai ni le droit ni le désir de critiquer la conduite du comité des banques et du commerce, loin de moi l'idée d'entreprendre une pareille tâche. Mais qu'il me soit per-

mis de rappeler les faits. Le comité des banques et du commerce a assigné et interrogé des témoins, dont les déclarations et les paroles sont considérées comme une preuve. Est-ce qu'on a fait prêter serment à quelques-uns des témoins assignés devant le comité? C'est la pratique ordinairement suivie dans les comités de cette Chambre de faire prêter serment aux témoins. Comme exemple de ce fait je dirai que durant la semaine dernière, un comité s'est enquis de la pollution des eaux navigables du Canada. Chaque témoin appelé devant ce comité, que ce fût un expert ou un autre, a été assermenté. Je ne veux révoquer en doute les déclarations faites par aucun des témoins interrogés devant le comité des banques et du commerce. Ce sont des hommes de bonne réputation, occupant de hautes positions financières, occupant en Canada des postes de confiance, mais ils ont, tout autant que les autres, le droit de rendre leur témoignage en jurant sur les Saints Evangiles. Ceci n'a pas été fait. J'ignore pour quelle raison, mais lorsque les honorables députés parlant des témoignages qui ont été entendus—et ils sont très volumineux—je dis que c'est une erreur de nom. Vous avez une masse de déclarations; vous avez non seulement une masse de déclarations faites de vive voix, mais de déclarations écrites qui ont été déposées. Dans quel but? Dans le but de placer devant le comité l'opinion d'hommes qui sont censés faire autorité, ce que je ne conteste pas. Cependant, pourquoi leur permettrait-on de s'écarter de la pratique ordinaire relativement à la preuve recuillie devant les comités de cette Chambre?

M. FOSTER (King): En sa qualité de membre du comité, l'honorable député a-t-il suggéré d'assermenter ces témoins?

M. EMMERSON: J'étais membre de ce comité. J'ose dire que j'ai assisté aux séances aussi régulièrement qu'aucun autre membre, mais je dois dire que la preuve était presque entièrement recueillie avant que j'eusse constaté que la pratique ordinaire relative à l'assermentation des témoins n'était pas suivie. Je m'attendais naturellement à ce que la pratique et la coutume ordinaires de cette Chambre, qui ont été suivies depuis des années fussent suivies dans ce comité. Je ne conteste pas la bonne foi de ceux qui ont rendu les prétendus témoignages qui ont été placés devant le comité et dont rapport a été fait en cette Chambre, mais je dis que c'est un fait remarquable qu'en traitant cette question, en tenant compte des questions que l'on pose dans tout le pays, en tenant compte du fait qu'il y a dans l'esprit du peuple, en général, des doutes au sujet de l'administration des banques, je dis que le comité ou ceux qui sont responsables de cette omission ont été mal inspirés lorsqu'ils ont fait recueillir la preuve de cette manière. Si cela est convenable pour ce comité, si cela est convenable pour les grands princes de la finance en Canada qui viennent faire leur déclaration devant les comités de cette Chambre sans être assermentés, assurément nous ne traitons pas avec le même respect ni les autres comités de la Chambre, ni les messieurs qui comparaissent devant d'autres comités. Autant que je l'ai pu j'ai assisté aux séances de ce comité. Je l'ai fait pour me renseigner d'abord, mais j'ai bientôt vu comment les choses tournaient et j'ai remarqué de quel côté le vent soufflait. Je ne porte aucune accusation d'une nature politique en exprimant ces opinions, je présente tout simplement des faits réels, tels qu'ils existent et ont existé depuis quelques semaines. Le comité a été fréquenté par un grand nombre des membres de cette Chambre qui ont semblé prendre beaucoup d'intérêt à appuyer le bill tel qu'il a été présenté devant ce comité. Dès les débuts de l'histoire de ce comité, j'ai proposé une motion à l'effet qu'un avocat fût employé pour représenter l'intérêt général, l'intérêt public du pays. Il est vrai que cette motion n'a pas été mise aux voix, mais pour une très bonne raison: Parce qu'on n'a pas tardé à voir que la simple mention de l'idée était accueillie avec une impatience évidente. Remarquez bien que l'Association des banquiers avait son représentant devant ce comité, peut-être l'avocat le plus éminent du Canada, et associés avec lui, représentant les intérêts des banques canadiennes, étaient des avocats très capables qui se trouvaient là en toute occasion, toujours prêts, lorsqu'on faisait une motion, dont le sort paraissait quelque peu douteux, à voir à ce que les vacances fussent remplies, à ce que les rangs fussent serrés de manière à ne laisser aucun doute quant au résultat. Je crois dire ce qui est connu de tous les membres du comité, ce qui sera admis par eux tous comme étant la vérité, en disant qu'il y avait parti pris d'écraser tout amendement proposé qui eût semblé contraire aux intérêts des financiers ou des banquiers. Le comité a continué ses travaux. Le bill a surgi de ce comité. Est-ce qu'un honorable député peut dire qu'il y a eu un seul changement qui eût été quelque peu contraire aux intérêts des banques? Elles ont été représentées par des avocats éminents. D'un autre côté, il n'y avait pas d'avocat pour représenter les intérêts du peuple en général contre la classe des hommes d'argent.

M. FOSTER: L'honorable député ne considère-t-il pas que les avocats imminents qui étaient les représentants du peuple dans le comité des banques et du commerce étaient très capables de défendre la cause du peuple en discutant l'Acte des Banques?

M. EMMERSON: Mon honorable ami pose là une question très inoffensive. Je ne mets pas en doute les talents des membres du comité, mais je parle des avocats en dehors du comité. Il n'y en avait pas pour représenter les intérêts du peuple; il y en avait un certain nombre pour représenter les intérêts des banquiers.

Il y a une particularité de l'enquête qui n'a jamais été approfondie. Je n'ai pas eu l'occasion d'assister à toutes les séances, surtout durant la période de l'assignation des témoins. J'ai fait mon devoir du mieux que je l'ai pu en assistant aux séances. Les délibérations du comité suggéraient à l'esprit de tout homme responsable en ce pays une question importante: Y a-t-il un monopole de l'argent au Canada, et jusqu'à quel point les directeurs des banques du Canada sont-ils mêlés aux grandes corporations du Canada qui utilisent et emploient les fonds des banques du Canada? Chaque homme en Canada a intérêt à savoir si les banques du Canada, auxquelles le Parlement du Canada accorde des pouvoirs et des privilèges, sont régies par un petit nombre d'individus, et si, par suite de l'entrecroisement des directorats un énorme syndicat d'argent ne s'est pas formé. Je sais que lorsque j'étais au comité, chaque fois qu'une question était posée au sujet du directorat, si l'on demandait jusqu'à quel point les fonds des banques sont prêtés soit individuellement à des directeurs, soit à des compagnies où des directeurs ont des intérêts, les témoins, pas les témoins assermentés, mais les messieurs qui faisaient tout simplement leurs déclarations, se dérobaient à l'enquête et traitaient cela comme une question de peu d'importance, comme si les comités n'étaient pas obligés de s'enquérir de ces choses.

Je dois rendre justice à quelques honorables membres du comité, et je puis dire que mon honorable ami de Queen-et-Shelburne a été certainement fidèle sous ce rapport. Je suis heureux et fier de pouvoir payer ce tribut d'éloges aux efforts faits par mon honorable ami pour découvrir l'usage que font des deniers des banques certains directeurs de banques ou certaines compagnies dans lesquelles des directeurs de banque ont des intérêts. Cette phase de l'enquête n'a pas été approfondie comme elle aurait dû l'être. Je prends ma part de responsabilité pour n'avoir pu rendre l'enquête plus complète. Si l'on eût mis en vigueur la recommandation que j'ai faite au comité d'employer un avocat, cela aurait été fait. Il nous faut tenir compte des circonstances dans lesquelles cette enquête a été faite. Il faut se rappeler que durant les réunions de ce comité, il y avait en cette Chambre de très importantes questions qui réclamaient, et qui ont obtenu, je crois, l'attention d'un grand nombre de membres de ce comité. Il était tout à fait impossible pour les membres individuels du comité de donner à cette phase de la question toute l'attention qu'elle réclamait. Si l'on eût agi conformément à la recommandation que j'ai faite, il n'y aurait pas eu de plainte au sujet de l'attitude du comité ou de sa ligne de conduite. Mais on n'a pas fait d'enquête sur la question de savoir s'il y a un monopole de l'argent. On a posé des questions à l'un des témoins, je crois que c'était M. Forgan, de Chicago, au sujet du monopole de l'argent aux Etats-Unis. Il a très distinctement déclaré qu'il savait, ou qu'il croyait qu'il y avait un monopole de l'argent, mais rien n'a été prouvé à ce sujet, et des hommes haut placés dans les affaires de banque étaient très impatients lorsque des questions étaient posées, ils se montraient hautains envers les membres du comité qui tentaient de tirer au clair cette phase de la question.

Ces messieurs se sont moqués de l'idée qu'il y avait un trust de l'argent. Cette question n'a pas été examinée à fond, et la population canadienne est aussi peu renseignée sur ce sujet que si le comité ne s'était jamais réuni, et que si un projet de loi concernant les banques n'avait jamais été étudié par la Chambre des communes du Canada.

C'est à cause de ces faits et de ces circonstances que je me crois tenu de faire observer à la Chambre dans quelle situation nous nous trouvons à l'égard de la loi des banques, au moment où elle passe des Communes au Sénat. L'enquête qui a eu lieu devant le comité a été tout à fait insuffisante. Elle n'a pas été complète, et je crois que la discussion qui a eu lieu aujourd'hui en comité général le démontre clairement. Où sont les modifications importantes? L'intérêt des banques a été protégé à tous les points de vue. Il n'y a pas un membre du comité qui n'en conviendrait pas avec moi. Prenons la question de la vérification des comptes et de l'inspection. Prenons la question de l'intérêt et du change. Prenons la question du droit de détenir, de posséder, d'occuper et d'utiliser des immeubles. Sous tous ces rapports, la situation des banques est encore aussi bonne qu'elle l'était lorsque le projet de loi a été déposé. L'intérêt des citoyens n'a aucunement été protégé contre les banques. Je voudrais qu'il y eût une enquête sur l'état du commerce de banque en Australie. Il y a là-bas une banque nationale. A-t-on tenté d'établir l'état de choses qui existe dans la confédération australienne relativement à l'administration d'une banque nationale? Non. Pourtant, du lointain Pacifique jusqu'au rivage de l'Atlantique la population se méfie de l'état de choses qui règne. A tort ou à raison, elle croit qu'on ne lui rend pas justice, et je ne parle pas ainsi au point de vue de quelqu'un qui est affilié à un parti politique. Je parle au point de vue de l'intérêt public,

et à ce point de vue-là seulement. Lorsque ce bill passera de cette Chambre dans une autre, je prierai la députation d'examiner froidement ce qui a été fait relativement à la réorganisation des banques du Canada. Sommes-nous allés de l'avant? Y a-t-il eu des progrès? Je vois que le ministre des Finances est près de moi. Je suis bien aise de profiter de son inspiration. Je suis content de savoir qu'il a été fidèle, ceci soit dit à son éloge. Il a assisté à toutes les réunions du comité et il a tenté de refouler le courant. Les remous l'ont parfois emporté, mais il a contribué à plusieurs égards aux améliorations que la loi à subies. J'aurais aimé que le bill fût réservé jusqu'à demain matin, mais le ministre a été inflexible, et je me propose de lui faire subir le châtiment que mérite sa résistance.

L'honorable député (M. Rainville) a bien démontré le monopole qu'exerce l'association canadienne des banquiers. C'est un puissant monopole et, à ce titre, il n'a pas de rival sur ce continent. Il a la haute main sur toutes les banques; il peut ruiner n'importe laquelle. Le bill n'a pas diminué sa puissance, ni restreint ses pouvoirs. Le Parlement du Canada lui a permis d'exercer son autorité et lui a conféré des pouvoirs qu'il aurait dû garder pour lui.

M. FOSTER : En quoi?

M. EMMERSON : Je ne me propose pas d'entrer dans les détails en ce moment, mais je ferai observer que la nourriture qui convient aux enfants, d'après l'Ecriture, conviendrait au représentant de King. Le ministre des Finances a eu la bonté de traverser la Chambre et de s'asseoir près de moi, et je suis convaincu qu'il regrette assez d'avoir fermé l'oreille lorsque je lui ai demandé de remettre l'examen du bill à la prochaine séance. J'ai beaucoup de charité aussi, je n'abuserai pas d'avantage de l'indulgence de la députation, et moins encore de celle du ministre des Finances qui m'a fait l'honneur de s'asseoir près de moi pendant que je lui demandais d'améliorer les conditions dans lesquelles se fait le commerce de banque dans ce pays.

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

La séance est levée à deux heures moins vingt minutes, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 23 mai 1913.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à onze heures de l'avant-midi.

DEPOT D'UN RAPPORT

Par l'hon. M. HAZEN: Supplément au rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, concernant les Indiens du Canada.

M. FOSTER (King) (N.-E.).

PENSIONS A LA VIEILLESSE.

M. BURHAM: Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), par suite de notre décision d'hier concernant le rapport du comité des pensions à la vieillesse, a suggéré que ce rapport soit renvoyé au comité pour un complément d'examen. En conséquence, je propose, appuyé par M. Macdonald, que le rapport du comité des pensions à la vieillesse soit renvoyé au comité pour un complément d'examen.

M. l'ORATEUR: J'ai examiné cette question et j'ai trouvé que la Chambre a déjà statué sur ce rapport, qui lui avait été présenté. Le seul point, je crois, sur lequel on demandait l'approbation de la Chambre touchait à son impression et devait être examiné par le comité des impressions. Après qu'il eut été présenté, la Chambre le renvoya au comité des impressions qui l'examina; il ne peut donc y être de nouveau renvoyé.

M. MACDONALD: Les circonstances qui entourent ce rapport sont les suivantes: Un sous-comité du comité fut chargé de la rédaction du rapport. Mais le comité ne s'étant pas réuni de nouveau le rapport présenté à la Chambre, bien qu'il eût reçu l'approbation hâtive des divers membres du comité, ne contenait pas l'expression complète de l'opinion de ses membres. Je soumets que, parce qu'un autre comité quelconque de cette Chambre aurait présumé avoir le droit de décider d'un rapport, il ne s'en suit pas qu'on doive manquer l'occasion qui se présente de saisir la Chambre des véritables conclusions et recommandations du comite. Afin que la Chambre puisse être ressaisie régulièrement de la question et que les vues et les opinions du comité puissent y être exposées dignement, j'ai suggéré que la motion du député de Peterborough-ouest fût faite. Afin que tout se passe régulièrement et que le comité puisse faire rapport dans la forme ordinaire, je demande à la Chambre de consentir à ce que le rapport soit renvoyé au comité.

M. l'ORATEUR: Je crois que la Chambre avait le droit de présumer que le rapport présenté par le président du comité était normal et régulier. Comme dans une certaine partie du rapport il était question d'impressions, il fut, en vertu de l'autorité de je ne sais qui, soumis au comité des impressions. Le comité des impressions ayant statué, la Chambre en conclut que le rapport devait être régulier et, selon moi, il ne peut être renvoyé de nouveau au comité.

M. MACDONALD: Excepté de par la volonté de la Chambre. Peut-être me sera-t-il permis, toute révérence gardée, de faire remarquer que la Chambre exerce une au-

torité absolue sur tout rapport de l'un quelconque de ses comités, et que, cette autorité, aucun des comités ne peut l'esquiver de sa propre volonté. Il ne se trouve aucun grand principe d'engagé dans la question, si ce n'est celui de la régularité des archives, la politique n'y est pas concernée et je demande au premier ministre, afin de régler l'affaire, s'il veut bien consentir à l'adoption de la motion?

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je ne connais pas bien la question, mais si l'honorable député veut bien remettre la chose à lundi, j'en conférerai avec l'Orateur et avec les membres du comité et je verrai ce qui peut être fait.

M. l'ORATEUR: D'après ce que je connais de l'état de la question, comme le comité n'a pas encore été dissous, s'il le désire, il peut très bien revenir sur ce sujet, qui lui a déjà été soumis.

(La motion est reservée.)

1re LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 228), présenté par M. Baker, pour constituer en corporation The Pointe aux Trembles Termiinal Railway Company;

Le 2e (bill n° 229), présenté par M. Sharpe (Ontario), pour faire droit à Albert Bretnell:

Le 3e (bill n° 230), présenté par M. Bennett (Simcoe-est), concernant certains brevets de Otto R. Barnett.

LE "RAINBOW."

M. EMMERSON: J'ai lu, dans les journaux, hier soir, une dépêche disant que le "Rainbow" était mis à la réforme et que l'équipage était congédié. Je demande au ministre de la Marine s'il y a quelque vérité dans ce rapport?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je ne crois pas qu'il y ait quoi que soit de vrai dans ce rapport.

PRIME A MLLE HUTCHINSON.

L'hon. M. Crothers (ministre du Travail) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu d'autoriser le ministre de l'Intérieur à délivrer en faveur de Mlle Lois B. Hutchinson, en sa qualité de seule héritière et représentante personnelle de feu son père, James Hutchinson, un certificat de concession de terre lui donnant droit, à elle-même ou à son substitut, d'obtenir sans frais la concession de deux quarts de section contigus des terres fédérales et d'en recevoir les lettres patentes, pourvu que la concession soit demandée et obtenue le ou avant le 31 décembre 1913.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez.

M. CROTHERS: Les faits, en cette affaire, ont été très bien exposés dans l'énoncé. Ils sont les suivants: Le père de cette jeune personne, feu James Hutchinson, a été tué à Fish-Creek en l'année 1885. La même année une loi fut votée permettant l'émission d'un certificat de prime militaire, par le ministère de la Milice, pour donner aux soldats qui avaient pris part à la campagne deux quarts de section. Celui en faveur de qui l'ordonnance fut émise avait le droit de choisir deux quarts de section. La loi statuait que la demande en concession devait se faire, je crois, avant certain jour du mois d'août 1886. Le temps alloué pour faire cette demande fut étendu, d'époque en époque, la dernière fois, je crois, en 1906, jusqu'au 31 décembre de cette année-là.

Un certificat fut délivré en faveur de feu James Hutchison, mais sa fille ne demanda jamais sa concession. Au moment où son père fut tué, elle était encore au berceau; sa mère est morte depuis et elle se trouve être le seul descendant et la seule héritière de son père. Il est jugé bon de lui accorder maintenant ce à quoi elle avait droit antérieurement à 1908, si elle n'avait pas négligé d'exercer son droit.

Sans doute, il peut être considéré comme un mauvais précédent de voter un bill de cette nature, mais M. Côté, l'un des employés de mon ministère, me dit que c'est la seule réclamation de ce genre qui soit soumise au ministère. Si je ne me trompe, lorsque mon ami le député d'Edmonton (M. Oliver) était ministre de l'Intérieur, il étudia cette affaire et en était venu à la décision de présenter un bill semblable à celui que je me propose de soumettre à la suite de la présente résolution. Je crois que le cas nous autorise à accorder à cette jeune personne le privilège que lui confère la résolution et le bill qui en découle.

M. OLIVER: Ainsi que mon honorable ami l'a dit, on a attiré mon attention sur cette affaire, alors que j'étais ministre de l'Intérieur, et ma décision fut favorable à la réclamation de la jeune femme. Je crois qu'un bill fut préparé pour être soumis au Parlement, mais le ministère tomba et le bill, naturellement, ne put voir le jour. Je sais qu'il n'est pas désirable de faire revivre de vieilles réclamations, mais malgré ce que l'on pourrait dire sur l'importance du principe, il s'agit d'un cas tellement exceptionnel, que je crois que le Parlement se ferait honneur en votant la loi qui lui est présentée par le ministre. Ainsi que l'a dit mon honorable ami, le père de la pétionnaire est mort sur le champ de bataille. I avait droit, où plutôt ses héritiers avaient droit à cette récompense. Un certificat fut émis, mais il n'y avait personne pour le faire exécuter. Le père était mort, la mère mourut, il fallait laisser grandir l'enfant et le droit se perdit. Maintenant la jeune personne, étant en âge, désire faire valoir sa réclamation, que

je crois être son droit, à la propriété que son père a gagnée par le sacrifice de sa vie.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu une 1re et 2e fois, et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. CROTHERS demande à déposer un projet de loi (bill n° 232) pour établir de nouvelles dispositions concernant l'allocation de terres fédérales à des soldats de la milice ayant fait du service actif dans le Nord-Ouest.

2e DELIBERATION DU BILL CONCERNANT LA GALERIE NATIONALE DU CANADA.

La Chambre passe à la discussion des modifications apportées par le Sénat au bill 187, présenté par M. Rogers, constituant en corporation la Galerie nationale du Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la nature de ces amendements?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Ils proposent une modification à l'article 4 ainsi conçu:

Ce bureau sera composé de pas moins de trois et de pas plus de sept membres.

C'est l'article tel qu'il a été adopté par la Chambre. Le Sénat propose que le bureau soit composé de pas moins de trois et de pas plus de cinq membres. Un autre amendement est proposé à l'article 3 qui contient les mots suivants: "la garde et la conservation des œuvres d'art fournies"; le Sénat suggère d'ajouter: "et qui seront fournies."

M. ROGERS: Ce point n'a pas été examiné. Ainsi que je l'ai dit à mon honorable primé non seulement dans cette Chambre, mais, ainsi que je l'ai su en lisant les Débats, par le Sénat également et qu'il fera tenir ouvert le Musée le samedi après-midi et le dimanche. C'est le vœu du plus grand nombre, au moins dans la ville d'Ottawa.

M. LEMIEUX: J'espère que mon honorable ami se rendra au désir qui a été exprimé non seulement dans cette Chambre, mais, ainsi que je l'ai su en lisant les Débats, par le Sénat également, et qu'il fera tenir ouvert le Musée le samedi après-midi et le dimanche. C'est le vœu du plus grand nombre, au moins dans la ville d'Ottawa.

M. ROGERS: Le point n'a pas été considéré. Ainsi que je l'ai dit à mon honorable ami, l'autre jour, je suis entièrement en faveur de le laisser ouvert le dimanche et je ferai dans ce but tout ce qui sera en mon pouvoir.

(Les amendements sont lus une seconde fois et adoptés.)

2e DELIBERATION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA COUR SUPREME.

La Chambre passe à la discussion des amendements du Sénat au bil n° 180, présenté par M. Doherty, tendant à modifier la loi sur la cour suprême.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): L'amendement du Sénat est au dernier article du texte adopté par cette Chambre et modifiant l'article 48 de la loi sur la cour suprême. C'est l'article traitant des appels d'Ontario et il a été amendé par le Sénat en déclarant que:

Lorsque le droit d'appel dépend de la somme ou valeur de la chose en litige et s'il n'y a aucune somme de spécifiée, la somme ou valeur de la chose en litige peut s'établir par affidavit.

La Chambre avait modifié l'article 48 de la loi qui a rapport aux appels d'Ontario. L'un des articles précédents qui concerne Québec faisait aussi dépendre certains appels dans certains cas du montant en litige et contenait précisément la même disposition que le montant demandé ou la valeur soit d'un certain montant pour qu'il y ait appel. En modifiant l'article 48 c'était rendre cette disposition applicable seulement aux appels d'Ontario, tandis que la disposition, si elle est utile, devrait s'appliquer dans les deux cas. L'amendement consiste à créer une disposition pour que quand le droit d'appel dépend de la valeur de la chose en litige et qu'aucune somme n'est spécifiée, la valeur puisse être établie par affidavit.

M. McKENZIE: Cela s'applique-t-il à chaque appel, partout au Canada?

M. DOHERTY: Il s'appliquera chaque fois qu'il y a un article déclarant que le droit d'appel dépend du montant en litige et qu'aucune demande n'a été faite pour une somme déterminée, de façon à ce que la valeur de la chose en litige paraisse au dossier.

M. McKENZIE: Il s'applique à chacune des autres provinces??

M. DOHERTY: A toutes les provinces là où le droit d'appel dépend de la valeur en litige et lorsque le montant ne figure pas au dossier.

(L'amendement est lu une seconde fois, et adopté.)

M. l'ORATEUR: En ce qui concerne cette motion que la Chambre se forme en comité des subsides, je ne sais pas si elle peut être prise en considération, en vertu des nouvelles règles, d'après lesquelles les jeudi et vendredi l'Orateur quitte le fauteuil sans consulter la Chambre; et alors seules les prévisions budgétaires qui ont été discutées un autre jour que les jeudi ou vendredi peuvent être prises en considération, à moins d'ordre contraire de la part de la Chambre. Je suppose donc que nous suivons la règle et que l'Orateur quitte son siège sans motion à cet effet.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais pas si je saisis la portée de la règle ou non. Je l'interprète ainsi: les jeudi et vendredi, l'Orateur quitte de droit son siège, sans motion à cet effet; mais alors, la discussion porte exclusivement sur les prévisions dont l'examen a été commencé auparavant.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Parfaitement.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur quitte le fauteuil sans motion à cet effet, mais le Gouvernement ne peut mettre en discussion aucuns crédits qui n'ont pas été examinés déjà, sans l'assentiment de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas dit quelles sont celles de ces prévisions qui doivent être discutées, et je n'ai pas de record établissant lesquelles ont déjà été discutées.

M. BORDEN: Notre intention est de soumettre les prévisions budgétaires du ministère de la Marine. Dans ce but, je suis prêt à admettre que les prévisions budgétaires de ce ministère n'ont pas été discutées déjà, au sens de la règle, et je demande qu'elles soient mises en délibération avec le consentement unanime de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais pas si je comprends bien. M. l'Orateur semble être sous l'impression qu'il doit savoir lesquelles de ces prévisions seront discutées. Automatiquement, l'Orateur quitte son siège, mais alors le Gouvernement doit soumettre des prévisions qui sont déjà venues en discussion.

M. CARVELL: Il me semble que cette question ne peut plus se soulever actuellement, parce que des prévisions budgétaires de chacun des départements ont déjà été prises en considération. Nous avons adopté un sixième du budget de chaque ministère. Bien que ces sixièmes n'aient pas fait l'objet de ce que l'on peut appeler un débat nous les avons certainement pris en considération.

M. EMMERSON: C'était avant les nouvelles règles.

M. CARVELL: Cela ne fait rien. La chose a eu lieu durant la session.

M. BORDEN: Ce serait là une interprétation bien rigoureuse de la règle et je n'insiste pas pour qu'on l'adopte.

M. CLARK (Red-Deer): Les règles sont des questions techniques.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Administration centrale, $246,000.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ces prévisions de l'administration centrale de mon ministère sont à peu près les mêmes que celles de l'année dernière, avec quelques augmentations prévues par la loi.

M. KYTE: Le ministre veut-il nous indiquer quelles sont les promotions qui ont été faites, dans son ministère, durant l'année dernière, ainsi que les augmentations de traitements.

M. HAZEN: Il n'y a pas eu pour ainsi dire d'augmentations de traitement, à part celles autorisées par la loi. Le traitement du sous-ministre est le même. Dans la première classe, subdivision A, le traitement de l'adjoint du sous-ministre est le même; celui de l'ingénieur en chef est le même; du professeur Prince, inspecteur des pêcheries, le même; M. Doutre, acheteur, augmentation en vertu de la loi; M. Fraser, sous-ingénieur en chef, augmentation en vertu de la loi; M. Boyce, comptable, augmentation en vertu de la loi; M. McPhail, augmentation en vertu de la loi; M. Found, augmentation en vertu de la loi; M. Lindsay, augmentation en vertu de la loi. Une vacance se produisit, celle de président du bureau des inspecteurs de bateaux à vapeur. Le traitement du président est de $2,800.

Cette vacance eut pour cause le départ de M. Adams et elle a été remplie par la promotion de M. Ferguson, qui a été affecté à Québec. Ensuite, il y a le traitement de M. Walkett, $2,800.

Dans la première division, subdivision B, les traitements ont été, l'année dernière, de $41,650; cette année, ils sont de $55,850. Il y a trente-deux situations prévues par la loi, une augmentation de trois sur l'année dernière. Il est question de nommer un inspecteur des sifflets de brume, un ingénieur mécanicien et un ingénieur inspecteur dont les fonctions sont reconnues nécessaires dans le fonctionnement du ministère. Quand aux employés du ministère, en voici une liste complète que chacun peut consulter. En ce qui concerne la nomination d'un ingénieur mécanicien, le département a été privé des services d'un tel employé depuis que M. Macdonell a été transféré, il y a quelques années, à la section des inspecteurs de bateaux à vapeur, fonctions qui réclament tout son temps. Il nous donnait autrefois son assistance lorsque les services d'un ingénieur mécanicien étaient requis. La section des ingénieurs mécaniciens est sans cesse occupée au dessin, à la confection et à la réparation des sifflets de brume et de tous les autres appareils de toutes sortes, y compris les bouées de toutes espèces. L'opinion du chef du service est qu'on a absolument besoin d'un ingénieur mécanicien compétent. Pour ce

qui regarde l'inspection des sifflets de brume, M. Macdonell a rempli ces fonctions durant de nombreuses années. Depuis son transfert, le commissaire des phares McPhail a fait le travail du mieux qu'il a pu. Il n'a pas trouvé le temps, tout en faisant son travail, d'accorder à cette inspection toute l'attention qu'elle demande. Il est donc nécessaire de créer une troisième situation dans la subdivision A à $1,600.

Dans la seconde division, subdivision B, il y a trente-quatre situations prévues par la loi, une augmentation de sept depuis l'année dernière. Les traitements de l'année dernière étaient de $32,550; cette année ils s'élevèrent à $38,050. Ces sept nouvelles positions seront remplies par la nomination de commis, les uns à $800, les autres à $850 par année.

En ce qui concerne les architectes à $1,200 par année, le travail de dessiner et de dresser les plans pour tous les navires qui sont construits par le Gouvernement est accompli au ministère de la Marine. Le chef du service, l'architecte en chef, est M. Deguid. Il est démontré qu'il ne peut faire face à l'ouvrage de chaque jour parce qu'il doit consacrer trop de son temps aux voyages d'inspection des bateaux en construction. Il est nécessaire de lui nommer un aide.

M. SINCLAIR: Le ministre croit-il pouvoir se procurer les services d'un bon architecte naval à $1,200 par année?

M. HAZEN: Il ne s'agit que de dessinateurs et d'aides. Nous avons, je crois, en M. Deguid, un architecte naval de premier ordre. M. Deguid a, je crois, été recommandé il y a quelques années par lord Stratchona, à qui on avait demandé de nous aider à trouver l'homme requis. Les aides seront de jeunes dessinateurs qui avec le temps se formeront. Ils seront dans cette classe dont le traitement commence à $1,200 et augmente annuellement jusqu'à $1,600.

M. SINCLAIR: Seront-ils assujétis à passer un examen?

M. HAZEN: Ces hommes seront choisis par la commission du service civil, qui, sans doute, demandera, par un avis dans les journaux, des candidats à ces emplois, et fera son choix en la manière ordinaire.

M. SINCLAIR: C'est là une affaire qui a beaucoup d'importance. J'ai entendu dire par des constructeurs de navires que le ministère de la Marine et des Pêcheriese n'avait pu leur fournir les renseignements sur lesquels ils devraient baser leur soumission. On m'assure qu'il arrive souvent au ministère de demander au constructeur de soumettre ses propres plans.

M. HAZEN: Cela s'est fait.

M. SINCLAIR: C'est une façon bien maladroite et bien peu pratique de traiter l'affaire. Le département devrait savoir quelle sorte de vaisseau il lui faut, et il devrait pouvoir donner aux constructeurs, surtout aux constructeurs canadiens, qui n'ont pas encore beaucoup d'expérience, des détails complets sur lesquels baser leurs soumissions.

M. HAZEN: C'est précisément là le motif de la démarche que nous faisons pour mieux organiser ce service. Autrefois, une description était donnée, d'une manière générale, du type de bateau que l'on voulait, et les constructeurs étaient invités à présenter, en même temps que leur soumission, leurs propres plans et devis. Je ne vois pas qu'il fût possible dans de telles conditions de décider équitablement à qui l'entreprise serait accordée. C'est dans cet état qu'étaient les choses lorsque je suis arrivé au ministère, et j'ai discuté la situation avec les fonctionnaires. Désormais, nous espérons être en mesure de fournir un plan et des informations complètes en même temps que nous demanderons des soumissions. Quand les soumissionnaires basent tous leurs offres sur le même plan, nous pouvons juger quelle est la soumission la plus basse et aussi la plus avantageuse. Cette méthode, néanmoins, ne se peut adopter avant une augmentation du personnel.

M. SINCLAIR: Combien d'employés le ministre a-t-il nommés à l'intérieur et combien à l'extérieur depuis que son parti est arrivé au pouvoir?

M. HAZEN: Bien peu à de hauts emplois dans le service intérieur; presque tous à des places de petits commis. Il en a été nommé quelques-uns dans le service extérieur pour les phares et autres services de ce genre. Je ne saurais donner des chiffres dans le moment, mais je pourrai le faire plus tard.

De là nous passons à la subdivision A de la 3e division. L'année dernière, le montant était de $35,050, et cette année il est de $40,800.

Aucun changment dans le nombre des commis, qui sont trente-huit, et la différence vient des seules augmentations réglementaires.

M. KYTE: Est-ce que ces augmentations dépendent d'une recommandation de quelque employé du ministère?

M. HAZEN: Du sous-ministre. Si le sous-ministre juge qu'il la mérite, l'employé reçoit son augmentation; dans le cas contraire, elle lui est refusée.

Quant à la subdivision B de la 3e division, la somme qui, l'année dernière, était de $20,900 se trouve être cette année de $17,850. Le nombre des places qui était de vingt-quatre sera de vingt-neuf, et nous nous préparons à y pourvoir. Il y a eu cinq commis à nommer, à $500 chacun par

année, le traitement le plus bas—ce sont des sténographes. Il n'y a aux pêcheries pour la correspondance que deux sténographes en permanence. Ils ont été incapables de faire toute la besogne qui s'est présentée, et il a fallu en employer d'autres à titre provisoire presque continuellement toute l'année, il en sera également nommé un de plus à la direction des phares. Cela est dû à ce que Mlle Percival est passée au service des comptables, et, pour remplir la place, Mlle Hill a été provisoirement employée. Il convient de rendre cet emploi permanent. Ces places sont toutes de celles qu'il faut absolument remplir afin que la besogne du ministère puisse s'expédier. Des fonctionnaires qui sont là depuis des années me disent que les affaires se font chaque année de plus en plus nombreuses au département et que, depuis quelque années, elles augmentent dans de très rapides proportions. Cela est dû en grande partie aux pêcheries de la Colombie-Anglaise, qui ont pris un développement phénoménal.

Pour les messagers, c'est $5,500 que l'on a demandés l'année dernière, et, cette année, nous demandons $6,700. La différence est pour répondre aux augmentations ordinaires, en même temps que pour deux messagers additionnels. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a des bureaux aux quatre coins de la ville. Outre le bureau principal situé dans l'édifice de l'Ouest, nous en avons un dans la rue Sparks, un autre dans la rue Wellington, et la division dans l'édifice Corry et autres. Une augmentation du nombre des messagers est devenue absolument nécessaire, attendu qu'il y a constamment des dossiers à faire transmettre d'une division à une autre. Cela couvre les différents articles dont se composent les prévisions de l'administration centrale.

M. SINCLAIR: Combien de destitutions a-t-il été fait dans ce ministère pour des modifications depuis que le ministère en a la charge?

M. HAZEN: En ce qui concerne le service intérieur, je ne crois pas qu'il ait été fait une seule destitution pour cause d'ingérence dans la politique des partis. Dans le service extérieur, il en a été fait un bon nombre. Je n'en ai pas une une liste sous la main, mais j'en ferai dresser une à l'intention de mon honorable ami, s'il le désire.

M. SINCLAIR: Dans mon comté de même que le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse, on croit que le ministre a fort inconsidérément renvoyé nombre de fonctionnaires du service de la Marine et des Pêcheries. Aux vainqueurs les dépouilles, telle semble avoir été sa maxime. Il n'a eu que peu égard aux droit de ceux qu'il destituait, leur refusant jusqu'à une occasion de se défendre. Je me serais attendu du ministre, qui vient des Provinces maritimes, qui connaît les misères qu'endurent et l'infime rétribution que reçoivent sur la côte les gardiens de nos phares, qu'il aurait eu quelque considération pour eux, qu'à tout le moins il aurait institué dans leur cas une enquête impartiale. Pour autant que j'ai pu connaître ce qui s'est passé au ministère relativement à ces destitutions, il m'est impossible de dire qu'il a agi comme il l'aurait dû. Dans mon comté, un très grand nombre de fonctionnaires ont été renvoyés, et l'enquête, dans bien des cas, a été conduite de façon à rappeler les méthodes de la chambre étoilée, dans des chambres à coucher d'hôtels, des galetas et autres lieux de cette sorte. Dans certains cas, des témoins ont été examinés en l'absence de l'accusé. A l'exception de quelques gardiens de phares, la plupart des agents du ministère de la Marine sur le littoral de mon comté ont été destitués. Les plus grands coupables à cet égard sont le directeur général des Postes (M. Pelletier), le ministre des Douanes (M. Reid) et le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). Quelqu'un des petits prophètes de l'Ancien Testament a dépeint comme il suit les ravages exercés par certains insectes ou vers: Ce que la sauterelle a laissé, les vers le mangent; ce que les vers ont laissé, la chenille le mange, et là où la chenille a passé, il ne reste plus rien. Voilà qui indique assez bien les circonstances qui se rattachent à la destitution de libéraux employés sur le littoral de mon comté. Ce qu'a laissé le ministre des Douanes, le directeur général des Postes en a fait sa proie; ce qu'a laissé le directeur général des Postes, le ministre de la Marine et des Pêcheries l'a dévoré, et quand le ministre de la Marine et des Pêcheries eut fini, à peine restait-il un seul employé libéral dans les piscifactures et dans le service des bateaux de sauvetage sur les 150 milles de côtes de mon comté.

Le cas auquel je désire faire le plus particulièrement allusion est celui de M. W. L. Munro, qui a été gardien de phare sur une île dite des Trois-Sommets, dans le port de Whitehead. Il avait été nommé à cette place en 1879 par le ministère conservateur, place où il avait servi pendant trente-deux ans. Cette île est un rocher non abrité au large de Whitehead, exposé à toutes les tempêtes de l'Atlantique. Il est très difficile d'y aborder l'hiver, et le gardien s'y trouve souvent comme emprisonné pendant des semaines à la fois. M. Munro avait été nommé sous le régime en vertu duquel, après avoir servi un certain nombre d'années, les gardiens de phares, arrivés à un certain âge, avaient droit de se retirer avec une pension. Après ses trente-deux années de ser-

vice M. Munro prétend qu'il avait ce droit-là, mais on a invoqué le fait de sa destitution pour le lui dénier. C'est un marin quelque peu irritable et, quoique conservateur dans sa jeunesse, il avait appris plus tard à admirer sir Wilfrid Laurier. A la fin d'une réunion tenue à la maison d'école de son arrondissement, il aurait, dit-on, proposé trois hourras pour sir Wilfrid, et c'est là, si je ne me trompe, une des principales raisons pour lesquelles cet homme qui avait servi trente-deux ans en qualité de gardien de phare et qui avait droit à une pension, a été révoqué sans pension.

Les accusations portées contre ce gardien de phare datent du mois de février 1912, et il a été échangé entre lui et le ministère de la Marine et des Pêcheries de nombreuses lettres que je tiens à faire mettre au compte rendu des débats, en partie du moins. Après avoir longtemps retardé à prendre une décision, le ministre, finalement, jeta Munro sur le pavé, lui refusant la pension à laquelle il disait avoir droit. Son cas est pénible. Il a une famille, et il commence à se faire vieux. Il a ouvert son cœur au ministre dans une lettre dont il m'a adressé une copie. Au mois de février 1912, M. Munro écrirait au ministre la lettre que voici:

Whitehead (N.-E.), le 8 février 1912.

A l'hon. monsieur Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Chambre des communes, Ottawa.

Monsieur,—Je présume que, parmi d'autres, je vous ai été désigné comme devant être destitué. Je ne sais si je fais bien, mais j'ai pensé à vous écrire un mot à ce sujet. Ayant été le gardien de ce poste pendant trente-deux ans et quelques mois, j'espère, honorable monsieur, que, si l'on me révoque, vous verrez à ce que je reçoive une pension, attendu qu'après vingt années de la vie d'un homme, il ne lui reste guère la force de s'employer à quelque dure besogne. J'ai aujourd'hui soixante ans passés, avec sur les bras trois de mes petits-enfants, après avoir élevé une famille de dix, dont un seul est garçon. Le peu d'aide que j'ai eu a toujours été payé, et il m'a fallu travailler dur pour mettre les deux bouts ensemble, avec la faible rétribution qui m'est accordée.

Je n'ai pas honte de dire que j'ai été nommé en 1879, et que jusqu'à 1896, j'ai toujours voté pour le candidat conservateur; mais le gouvernement précédent ayant été assez bon pour me maintenir dans mon emploi, j'ai pensé qu'il était de mon devoir de lui donner mon suffrage; de sorte que, pour ce qui est de mon vote, les choses s'égalisent. Quoi qu'il en soit, vous voudrez bien, j'espère, honorable monsieur, m'accorder votre sincère considération, et, pour le cas où je serais révoqué, me faire donner une pension. Je compte que ce ne sera pas pour cet hiver, dans un temps aussi pénible et aussi dur.

J'ai l'honneur d'être, honorable monsieur, votre très obéissant serviteur,

(Signé): W. L. Munro.

En même temps, M. Munro donna à la presse un aperçu de son existence, énonçant certains actes de bravoure qu'il avait accomplis pendant son séjour dans l'île. C'est une histoire fort intéressante, et dont il m'a fait parvenir une copie. Elle fait connaître les misères endurées par cet homme et sa conduite héroïque pendant le temps qu'il était au service du ministère. J'avais fait part au ministère de ce récit avant la destitution de Munro, afin qu'il ne pût s'excuser en prétendant n'avoir pas connu les circonstances dans lesquelles cet homme avait accompli son service. En mêmes temps que j'adressais au ministre cette relation, je lui écrivais la lettre que je vais vous lire:

Le 13 février 1912.

A l'honorable M. J. D. Hazen,
Ministre des Pêcheries, Ottawa.

Cher monsieur Hazen,—Au sujet de cette affaire de destitution de M. W. L. Munro, je mets sous ce pli une lettre qu'il a écrite il y a quelque temps pour les journaux, et qui relate quelques-uns des exploits qu'il a accomplis au cours de ses nombreuses années de service en qualité de gardien de phare à White-Head.

Je crois qu'il y a lieu de prendre ces faits en considération avant de rien décider contre lui. M. Munro ne demande qu'à recevoir la pension que lui assuraient les arrangements en vigueur à l'époque où il est entré dans le service, et les nombreux amis qu'il possède là-bas dans les deux partis politiques seraient satisfaits de cette solution de son affaire.

Vous remarquerez dans la lettre où il répond à la question qui lui a été faite de choisir entre sa pension et le remboursement de ce qu'il a versé, lettre qui se trouve par-devers vous, qu'il déclare " opter pour ceci ".

Il n'est guère douteux que M. Munro n'ait entendu par là se tenir à sa pension. Au reste, quand même cette phrase serait interprétée dans l'autre sens, il est clair que, si la question lui était posée de nouveau, avec des explications pleines et entières, jamais il n'opterait pour le remboursement de ses fonds de préférence à sa pension de retraite. Cette pension pour deux ans s'élèverait, si je ne me trompe, à plus que ce qu'il aurait droit d'avoir autrement.

J'espère donc que vous trouverez le moyen ou de lui laisser sa place ou de lui accorder sa pension.

Je demeure votre tout dévoué,

J. H. Sinclair.

Je désirerais maintenant donner lecture à la Chambre du récit communiqué au public et au ministre par M. Munro touchant les services qu'il a rendus. Racontée comme le fait ce marin, avec une touchante simplicité de style, cette histoire relate des traits qui auraient dû aller au cœur du ministre. La voici:

Veuillez, s'il vous plaît, m'accorder un peu d'espace dans votre estimable journal pour y insérer un bref compte rendu des trente-deux années pendant lesquelles j'ai été gardien de phare dans l'île connue des marins ou par eux désignée sous le nom d'île aux Trois-Sommets, laquelle est située à l'entrée du port de White-Head, côté de l'ouest, à un mille de la terre ferme, à un mille du phare de White-Head, dans une direction O.-N.-O. Bien que désigné sous l'appellation de feu de port, le

phare que je garde n'est pas, comme la plupart des autres, situés sur la terre ferme.

Cette île tire son nom des trois collines dont elle se compose. Chaque colline ou pic, selon qu'il vous plaira de les appeler, a une étendue de 80 à 100 pieds, sans un seul endroit propice au débarquement. Elle a, pour ainsi parler, comme une ceinture de fer d'où se détache, en un certain lieu, une rampe abrupte, au haut de laquelle, à l'aide d'un palan attaché à un cabestan, fixé lui-même à une cabane à chaloupes, au flanc de la falaise, notre bateau est hissé pour le mettre à l'abri, opération qui, au moment d'un gros coup de mer, est fort risqué. Nombre de fois, j'ai vu mon bateau s'emplir en effectuant une descente.

L'existence d'un gardien de phare est pénible. Elle se passe à épier les soulèvements de la mer causés par les grands vents d'hiver qui, de l'océan Atlantique viennent souffler en tempête sur la côte mérionale de notre province.

Je me rappelle en particulier un violent orage survenu il y a dix-huit ans au mois de février. A dix heures du soir, la mer, dans un de ses soubresauts furieux, enfonçait notre porte et mettait six pouces d'eau sur nos planchers. Se croyant perdus, ma femme et mes enfants poussèrent des cris de terreur. Je les réunis auprès d'une fenêtre dans le but d'échapper à la montée du flot et de fuir vers l'un des plus hauts sommets; mais cette fois-là la Providence vint à notre secours; la tempête se calma, les eaux se retirèrent quelque peu et nous ne fûmes point obligés de faire l'ascension de ce rocher nu au milieu de l'ouragan déchaîné.

Je pourrais, monsieur le rédacteur, relater aussi plusieurs circonstances où j'ai dû abriter des équipages de navires perdus, dans la mesure où l'espace me le permettait. Il y a un fait en particulier qu'il me faut rappeler. C'était, si je me souviens bien, la veille de Noël, il y a seize ans. Le vent soufflait avec rage du nord-ouest et il neigeait. La température était à zéro. Mes trois filles se trouvaient dans le moment à un concert qui se donnait dans l'église méthodiste et auquel elles prenaient part. Les petits s'étaient, comme d'ordinaire retirés de bonne heure dans la soirée. Après avoir disposé les choses pour que Santa Claus fit à l'île une visite, nous étions, ma femme et moi allés nous coucher; mais vingt minutes à peine s'étaient écoulées que ma femme me réveilla en me disant qu'elle entendait le son d'un cor. Je lui dit qu'elle rêvait et l'invitai à dormir; mais, pour lui plaire, je me levai et me rendis à la porte où je constatai avec saisissement, qu'elle avait eu raison. Sur le récif, en effet, qui de la terre ferme s'étend vers le sud-est jusqu'à 200 verges, un vaisseau s'était échoué, d'où l'on criait au gardien de venir à leur secours, pensant que le bâteau allait se briser. Dans de pareilles circonstances, il n'y avait pas, en effet, à douter du sort qui les attendait. Mon aide qui, naturellement était allé à terre pour la fête m'avait laissé seul. Je m'habillai en hâte et m'avançai sur le bord de la falaise le plus qu'il m'était possible. De là je criai aux gens de l'embarcation de ne rien tenter avant qu'il fût jour; je ne suppose pas que l'on ait pu entendre, mais, mon Dieu! combien terribles étaient leurs lamentations par une semblable nuit. De nouveau, je m'avançai et je leur criai de prendre leur propre chaloupe, pendant qu'avec une torche je leur indiquerais la route à suivre. Cette fois-là encore l'on ne m'entendit pas, à cause des lamentations que l'on ne cessait de pousser. J'entendais le vent siffler contre le navire perdu; mais je laisse à chacun le soin de se figurer ce que ces sifflements avaient de lugubre, mêlés aux cris de ces gens qui m'appelaient à leur secours.

Je me suis rendu à la maison et j'ai dit à ma femme que j'essaierais, au nom de Dieu, de mettre une embarcation à l'eau et de gagner le navire naufragé. Comme les femmes en ont naturellement l'habitude, ma femme s'est mise à pleurer et à me supplier de ne pas tenter cet effort par une nuit aussi affreuse. Le bruit a réveillé les enfants, ce qui a empiré la situation. Ils ont joint leurs supplications à celles de leur mère, et j'ai été sur le point de renoncer au sauvetage avant le jour. Je suis sorti et j'ai descendu la falaise. A en juger par les cris, j'ai cru que quelques-uns d'entre eux étaient à l'eau et en train peut-être de se noyer. J'ai alors décidé de tenter le sauvetage de toute manière, et que je perdrais la vie pour une bonne cause, en essayant de sauver mes compatriotes, si j'échouais. J'ai allumé une bonne torche, et ma femme m'a suivi. Je me suis rendu à l'embarcadère et j'ai mis la chaloupe à l'eau, autant que j'en ai eu la hardiesse, car la mer atteignait parfois le milieu de l'embarcadère. Comme le vent soufflait droit dans cette direction, il était d'autant plus difficile de parer. Comme je me préparais à embarquer, après avoir descendu et démarré la chaloupe, un gros coup de mer a emporté l'embarcation, juste au moment où j'allais sauter dedans. Elle a complètement chaviré. Cela m'a presque découragé. J'avais cependant remisé une autre chaloupe depuis l'été dernier, car je n'avais pas l'intention de la mettre à l'eau avant la pêche du homard au printemps. Je suit allé la chercher et je l'ai placé sur l'embarcadère. Néanmoins, comme il ne me restait plus qu'une seule paire de rame, vu que j'en avais perdu deux paires dans la première embarcation, le départ était dangereux. Toutefois, je n'ai que partiellement descendu la chaloupe cette fois, j'y ai placé mes rames, j'ai détaché les amarres et sauté dans l'embarcation. Pour descendre au débarcadère, j'ai couru une chance égale au "bouclement de la boucle" et je suis descendu sain et sauf dans l'eau que la rafale rendait bouillonnante. J'ai saisi mes rames et j'ai gouverné mon embarcation avec autant d'adresse que possible, jusqu'à ce que j'atteignisse le navire naufragé. C'était le "George P. Trigg", de Charlottetown, île du Prince-Edouard, à destination de Boston, avec une cargaison de plusieurs miliers de boisseaux d'avoine. Il essayait de gagner le port pour éviter la tempête, lorsqu'il a échoué. L'équipage avait mis la chaloupe à la mer, lorsque le navire a frappé le récif, mais la vague l'a emportée. J'ai trouvé les hommes dans une très grande frayeur. Ils voulaient tous embarquer immédiatement dans ma petite chaloupe, mais je leur ai dit de suivre mes instructions et que je les atterrirais. J'ai pris trois hommes à bord et je les ai déposés sur l'île. Ma femme tenait la torche et m'a été d'une grande aide. J'ai reculé l'embarcation poupe en tête aussi prêt du ressac que possible, et j'ai dit aux hommes de sauter, ce qu'ils ont fait, atterrissant sains et saufs sur l'île. J'ai alors

entrepris une autre lutte pour gagner le navire, que j'ai atteint après un dur combat. J'ai alors sauvé le capitaine, le second et le dernier homme de l'équipage. Comme de raison, je n'ai permis à aucun d'eux de toucher à mes rames, car je n'en avais qu'une paire, et notre sort était fixé, si nous en avions brisé une. Nous avons cependant atteint l'île et atterri sains et sauf, Dieu merci, et nous étions tous à l'abri à trois heures le jour de Noël au matin. L'épave présentait un triste aspect le matin. Le dessus de la coque qui était hors de l'eau, était une masse de glace, dont personne n'a pu s'approcher pendant une couple de jour. En outre, je puis attester que j'ai hébergé cinq équipages naufragés pendant plus d'une semaine à une époque. Je n'ai jamais reçu un seul centin de tout cela. Bien que j'aie logé des personnes, on ne m'a jamais reconnu d'obligation dans la suite.

Ma famille se compose de dix enfants, dont sept filles et trois garçons. Deux de ces derniers sont décédés jeunes. Une fille est aussi décédée. Quatre se sont mariées et demeurent à Somerville, Mass. L'aînée, Mary, a épousé M. J. D. McLean, un entrepreneur d'ajustage d'appareil à vapeur. La suivante, Alice, est professeur de musique et habite avec sa sœur. La suivante en âge fréquente un "high school" à Somerville.

Je désire apprendre à monsieur le rédacteur en chef que toute ma famille est née sur l'île et que les sept enfants qui vivent sont aujourd'hui en bonne santé. Le seul garçon vivant et la petite fille demeurent encore à la maison avec nous. La quatrième fille, Maud, s'est mariée à la maison avec M. Alden Munro. Ils demeurent à White-Head. Je suis arrivé dans cette île en 1879, l'année dans laquelle le phare a été construit. J'étais marié depuis deux ans, et j'habite encore cette île. Mes appointements on été très faibles. Trois cents dollars sont vites dépensés, après avoir payé un homme et l'avoir nourri au prix élevé de la vie.

Monsieur le rédacteur, je terminerai par l'observation suivante: Ne pensez-vous pas en toute justice que je mériterai une pension de retraite, lorsque je quitterai cette île, ce que j'ai l'intention de faire bientôt.

Je laisserai à mon supérieur le soin de juger cette partie du programme, vu que cela nous aidera à couler nos vieux jours.

Je vous remercie cordialement, monsieur le rédacteur, de votre hospitalité.

Votre bien dévoué,
M. L. Munro,
Gardien du phare.

Le rédacteur a publié la lettre ci-dessus, à laquelle il a ajouté le commentaire suivant:

M. Munro sera naturellement mis à la retraite. Le Canada ne peut administrer ses affaires en destituant de vieux serviteurs qui l'ont si vaillammnet servi pendant un aussi grand nombre d'années, sans aucunes ressources.—Rédacteur, "Eastern Chronicle."

Le ministre a promptement répondu dans les termes suivants à la lettre que je lui avais adressée:

J'ai reçu votre honorée lettre du 12 courant, me transmettant une lettre de M. Munro, de Whithead (N.-E.), et je désire vous assurer qu'elle resevra ma considération attentive.

Votre tout dévoué,
J. D. Hazen.

Le sous-ministre m'a aussi répondu dans le même sens. Vous remarquerez que trois mois avant de destituer M. Munro, le ministre était au fait de tous les détails de ce cas. Il connaissait le fait que M. Munro était un vieux et fidèle serviteur, nommé il y a longtemps par le gouvernement conservateur. Il savait qu'il avait vécu trente-deux ans sur l'île et qu'il n'existait pas de grief légitime contre lui. Il savait qu'il avait servi pour un maigre salaire et ne recevait que $300 par année. Il a aussi appris que cet homme réclamait une pension et que, aux termes de la loi, lors de sa nomination, il était absolument indubitable qu'il avait droit à une pension. L'autre lettre que j'ai ici est un avis du ministère que cet homme avait été destitué. C'est une lettre de M. Staton:

Je dois vous apprendre que, par décret en date du 4 avril 1912, vous être remercié de vos services de gardien de phare à l'île des Trois-Sommets (N.-E.), pour cause d'ingérence dans la politique, et que M. Howard S. Munro a été temporairement nommé gardien du phare. Je dois vous demander de lui remettre au besoin la possession du phare, ainsi que tous les accessoires du Gouvernement s'y rattachant.

M. CARVELL: En quoi consistait l'accusation d'ingérence?

M. SINCLAIR: Il semble qu'il a été tenu une enquête, mais il semble aussi qu'elle a été partiale et injuste. Le commissaire, qui a dirigé cette prétendue enquête, a entièrement méconnu la loi, et il a refusé à M. Munro d'être représenté par un avocat. Le comité comprendra qu'un homme dans cette situation serait embarrasé devant un semblable tribunal, sans l'aide de quelqu'un pour le conseiller ou exposer sa cause.

M. MACDONALD: M. Duchemin était-il l'enquêteur?

M. SINCLAIR: Oui.

M. MACDONALD: A-t-il refusé de permettre à M. Munro d'avoir un avocat?

M. SINCLAIR: Oui. Voici la déclaration:

Puissance du Canada, comté de Guysborough.

En ce qui concerne la conduite de H. P. Duchemin à l'enquête tenue à Whitehead au sujet de W. L. Munro le 13e jour de mars, A.D. 1912.

Je, W. L. Munro, de Whitehead, dans le comté de Guysborough, province de le Nouvelle-Ecosse, déclare formellement:

Que j'ai comparu devant le commissaire H. P. Duchemin le 13e jour de mars 1912, à l'heure et au lieu indiqués dans mon avis, et que j'ai demandé audit Duchemin s'il voulait

avoir la bonté de me permettre d'avoir un avocat pour me défendre et interroger contradictoirement les témoins à ladite enquête. Ledit Duchemin a refusé de me permettre d'avoir un avocat, et il a déclaré que lui-même était le seul avocat qui me serait nécessaire dans cette enquête.

Et je fais cette déclaration formelle consciencieusement, la croyant vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, conformément au code du procédure du Canada.

W. L. Munro.

Déclaré devant moi à Whitehead, dans le comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Ecosse, ce 30e jour de décembre 1912.

W. S. Harris,
Juge de paix du comté de Guysborough.

M. SINCLAIR: J'ai attiré l'attention de la Chambre et du ministre sur la loi rendue l'année dernière, et qui énonce en toutes lettres que le commissaire peut autoriser toute personne, sur la conduite de laquelle il est institué une enquête par application de la loi, et doit autoriser toute personne, contre laquelle il est porté une accusation dans le cours de l'enquête, à être représenté par un avocat.

M. MACDONALD: L'honorable membre sait que le premier ministre a déclaré, il y a quelque temps, pendant qu'il discutait cette loi, qu'il était absolument d'avis que tout homme avait droit d'obtenir un avocat, et que ce serait une injustice si on lui en refusait un.

M. SINCLAIR: Je sais parfaitement que le premier ministre a jugé que, en l'absence de toute loi, tout homme accusé d'irrigularité de cette sorte avait droit d'obtenir un avocat. Il ne sert cependant pas à grand'chose que le premier ministre formule de semblables déclarations de son siège dans cette Chambre, si elles doivent être méconnues par ces fonctionnaires dans tout le Canada. Ce M. Duchemin a méconnu cette prescription depuis plusieurs mois, et il l'a méconnue à la parfaite connaissance du Gouvernement. On a maintes et maintes fois attiré l'attention du premier ministre et de différents membres du Gouvernement sur la conduite de cet homme. Il voyage encore comme un fléau sur la côte, accomplissant la même sorte de besogne, tenant ces mêmes simulacres d'enquêtes, destituant d'honnêtes gens sans preuve suffisante, et le Gouvernement ne fait rien pour l'empêcher, non plus qu'aucun ministère. Il y a quelques jours, il a été déposé un rapport, indiquant que cet homme avait reçu de différents ministères du Gouvernement une somme d'argent très considérable. Le montant, y compris ses frais de subsistance et de déplacement, se chiffre actuellement à plus de $6,000. J'ignore si cela comprend ses émoluments jusqu'à ce jour, mais il me semble que c'est une infamie d'employer à cette besogne un homme qui voyage à la ronde, méconnaît la loi, commet chaque jour des dénis de justice et reçoit en rémunération une somme d'argent très considérable.

M. MARCIL: Ne serait-il pas préférable d'employer un exécuteur permanent?

M. SINCLAIR: Ce serait bien préférable, si le Gouvernement assumait la responsabilité de dire: Nous allons adopter le système de spoliation, nous allons destituer tous les libéraux et les remplacer par nos propres partisans. S'il avait adopté cette attitude, nous pourrions la comprendre, mais la délégation, le long de la côte, d'un homme de cette trempe, qui prétend instituer des enquêtes et refuse aux personnes inculpées le droit d'être représentées par un avocat, est une chose absolument intolérable dans un pays libre.

Après avoir été éclairé sur les faits se rattachant à la révocation de M. Munroe, je soumis la question de son droit à une pension de retraite au ministre dans une lettre en date du 16 mai 1912 et dont voici la teneur:

16 mai 1912.

A l'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur Hazen,—W. L. Monroe, gardien du phare, à l'île des Trois-Sommets, à Whitehead (N.-E), m'informe qu'il a été révoqué.

Voilà déjà quelque temps que votre département est saisi de la question et s'il vous est possible de la régler, je vous en saurais infiniment gré. A mes yeux, il paraît avoir droit à sa pension de retraite. Il compte, paraît-il, au delà de trente-deux années de service. A l'époque de la refonte de la loi sur le personnel il signa un document d'une rédaction imprécise et dont, affirme-t-il, il n'a pas bien saisi le sens, mais qu'on pourrait interpréter comme comportant qu'il accepterait le remboursement de son argent avec intérêt, au lieu de sa pension de retraite, à laquelle il avait évidemment droit.

J'en suis convaincu, il n'avait jamais eu pareil résultat en vue, et si la preuve vous manque, je puis vous fournir une attestation sous serment dressée par lui-même. Voilà longtemps que l'affaire traîne en longueur, sans qu'on ait donné de décision; mais aujourd'hui, en égard à la révocation de cet employé, il importe de régler la question. Je vous serais donc gré de vouloir bien donner une décision aussitôt que faire se pourra.

Veuillez aussi remarquer que M. Munroe a droit à une somme égale à son salaire d'un mois et quatorze jours jusqu'à la date de sa révocation.

Bien à vous,
(Signé): J. H. Sinclair.

Le ministre a bien voulu répondre à ma lettre, mais cette réponse n'a guère rempli mon attente. La voici:

23 mai 1913.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 courant, au sujet de M. Munro et de sa demande de pension de retraite.

A cet égard, je dois vous informer que, vu que M. Munro a été renvoyé du service de l'Etat, il n'aurait pas droit à la pension de retraite. Il aura toutefois droit au remboursement de l'argent qu'il a versé au fond de retraite et qui y figure à son crédit.

Votre fidèle serviteur,

(Signé): J. D. Hazen.

J'ai tâché de faire aussi brièvement que possible mon exposé de faits. J'ai cru utile de consigner au compte rendu ces lettres, à titre documentaire, pour plus tard. Voici la chose.

M. Munroe a été congédié et sa révocation s'appuie sur une preuve testimoniale de fort peu de valeur, paraît-il. Je n'ai pas encore obtenu ces dépositions. C'est aussi l'habitude de l'enquêteur Duchemin de ne pas rendre compte de la preuve testimoniale ou des dépositions des témoins. Il fait un soi-disant rapport et souvent, paraît-il, ce rapport n'est nullement confirmé par la preuve testimoniale. Il nous a été impossible d'obtenir les dépositions des témoins; mais d'après ce que m'a dit M. Munroe lui-même, on a porté contre lui plusieurs accusations plus ou moins futiles. La principale accusation, c'est d'avoir donné ou proposé trois applaudissements pour sir W. Laurier à la maison d'école, à une assemblée politique. Voilà précisément, me dit-il, la raison qu'on a invoquée pour le priver de ma place après trente-deux années passées au service de l'Etat et pour lui enlever la pension de retraite à laquelle il a droit. Il faut remarquer que la seule raison alléguée par le ministre pour lui enlever sa pension de retraite, c'est qu'il a été congédié du service. Il a été révoqué pour cette raison dictée par l'esprit de parti, et cela par un commissaire qui a refusé de lui accorder un procès impartial et de lui permettre de se faire représenter à l'enquête par un avocat. Le ministre n'avait rien à perdre dans cette affaire, mais M. Munroe avait de grands intérêts en jeu. Il avait passé toute sa vie sur cette île et son aviseur tenait à la décision prise par le ministre. Trente-deux années consacrées au service de l'Etat méritent une meilleure récompense.

Avant de prendre une décision, le ministre aurait dû s'assurer que les accusations portées contre M. Munroe étaient fondées et que l'impartialité avait présidé à l'enquête. C'est le moins que le ministre aurait pu faire, quand on songe que cet individu avait de si graves intérêts en jeu.

Durant ces trente-deux années, il était convaincu qu'il gagnait sa pension de retraite, en vivant sur cette île désolée, occupé qu'il était à arranger les lampes et à entretenir les feux dans ces eaux agitées et à accomplir des gestes de bravoure demeurés sans récompense. Le ministre ne réussira guère à convaincre le pays et surtout ceux qui ont connu M. Munro que sa révocation est justifiable.

M. SINCLAIR.

A mon sens, c'est une véritable injustice de refuser à un homme, accusé d'une irrégularité d'ordre politique aussi insignifiante, le droit de se faire représenter par un avocat. Un individu accusé du crime le plus vil est pourvu d'un défenseur, et devant tout tribunal britannique, si l'inculpé n'engage pas lui-même d'avocat, le juge veille à ce qu'il en obtienne un, de telle sorte que l'instruction du procès se fasse avec l'impartialité voulue. Ce n'est que dans l'instruction de ce procès intenté par le ministre et ses collègues et devant ce tribunal qui a siégé plusieurs semaines en Nouvelle-Ecosse qu'on refuse d'accorder à l'inculpé les droits ordinaires de tout sujet britannique. J'ignore quelle récompense le ministre peut donner, et certes il a le devoir d'en accorder une. Il devrait réintégrer M. Munro dans son emploi ou lui accorder sa pension. Voilà l'attitude que je suggère au ministère d'adopter, et la seule qui, à mon sens, soit juste et équitable.

M. HAZEN: Comme je l'ai dit, avant que l'honorable député eût commencé à formuler ses observations, je lui sais gré de la courtoisie dont il a fait preuve en m'avertissant qu'il avait l'intention de saisir la Chambre de cette question, ce qui me permet de soumettre aujourd'hui au comité tous les faits se rattachant à cette question, tels qu'ils figurent dans les dossiers du ministère, et j'entends par là la correspondance échangée et les renseignements que possède le ministère ou que je possède, à titre de ministre, en pareille matière. Et tout d'abord, je dois répondre aux observations de l'honorable député au sujet du refus de la pension de retraite.

M. Munro fut nommé gardien du phare à l'île des Trois-Sommets, à Whitehead, par décret en conseil du 31 octobre 1879, cette nomination datant du 1er septembre de cette même année.

D'après les documents, il ne semble pas que M. Munro se soit toujours acquitté de ses fonctions de manière à répondre aux vues du ministère. En juin 1898, le député du comté à cette époque, feu l'honorable D. C. Fraser, reçoit du ministre de la Marine et des Pêcheries du jour avis qu'on a jugé nécessaire de reprimander M. Munro pour s'être absenté sans autorisation.

Ce mécontentement semble avoir persisté, puisque dans une lettre que le sous-ministre adresse à son agent à Halifax, le 27 septembre 1901, figure ce que voici:

Relativement au déplaisir manifesté par le surintendant Hutchins touchant le soin donné à ce phare, je vous charge de vous mettre en communication avec le gardien et lui donner à entendre que le département vous a chargé de le réprimander pour la négligence dont il a fait preuve dans ses fonctions de gardien, et qu'à l'avenir il doit veiller à tenir sa station en bon état, vu que si quelques nouvelle plainte parvient au ministère, force lui

sera prendre les mesures voulues pour se dispenser de ses services, à titre de gardien du phare.

Vers le même temps, M. Munro demande qu'on lui fournisse du combustible pour son phare; mais le sous-ministre du jour lui fait observer, dans sa réponse, que comme tous les rapports transmis au département au sujet du gardien du phare sont défavorables, sa demande ne saurait être accueillie.

Le 29 mars 1906, le département reçoit de M. J. H. Sinclair, député au Parlement, une lettre donnant à entendre que la santé de M. Munro s'affaiblit et qu'il désire prendre sa retraite. M. Sinclair demande si M. Munro a droit à sa pension.

Le 4 avril 1906, M. Sinclair reçoit avis que M. Munro a fait ses versements au fonds de retraite, à dater de sa nomination jusqu'au 1er décembre 1898, alors qu'il consentit à passer sous le régime de la loi du fonds de retraite, à dater du 1er janvier 1899. Il reçoit en outre avis que si M. Munro prend sa retraite, comme il semble désirer le faire à cause de l'affaiblissement de ses forces physiques, la somme placée à son crédit au fonds de retraite lui sera payée avec intérêt, mais qu'il ne recevra pas de pension.

Le 4 avril 1906, M. Sinclair demande quelle somme M. Munro avait droit de toucher s'il démissionne. Le 24 avril, on l'informe qu'à sa retraite M. Munro aurait droit de recevoir $268.84.

M. SINCLAIR: Quel est donc ce document que cite le ministre?

M. HAZEN: C'est la lettre que le département vous adressait le 24 avril.

M. SINCLAIR: Le ministre voudrait-il bien citer toute la lettre?

M. HAZEN: Je me ferai un plaisir de me la procurer et d'en donner lecture.

Le 29 janvier 1910, M. Sinclair écrit de nouveau au département au sujet de la pension de retraite de M. Munro. Le 7 février 1910, on répond à M. Sinclair que M. Munro n'a pas droit à la pension de retraite, vu qu'il a consenti à passer sous le régime de la nouvelle loi, à dater du 1er janvier 1899.

M. SINCLAIR: Si le ministre me le permet, je lui ferai observer que toute son argumentation roule sur la prétendue réponse que M. Munro aurait donnée au département à l'époque où on lui demanda de faire son choix. M. Munro n'a jamais admis qu'il avait donné pareille réponse. Cette question était en litige sous le prédécesseur du ministre et elle l'est encore sous le ministre actuel. A moins que le ministre ne puisse nous citer le document prouvant que M. Munro aurait consenti à passer sous le régime de la nouvelle loi, toute son argumentation croule par la base.

M. HAZEN: Si l'honorable député veut bien patienter, j'y viendrai plus tard.

La note dont je donne lecture tend à prouver que l'honorable député qui m'accuse d'être insensible et cruel s'est souvent employé auprès de ses amis politiques, lorsqu'ils étaient au pouvoir, et que le ministre auquel il prêtait appui ici même refusa d'accorder à M. Munro sa pension de retraite et déclara que d'après la décision du département, ce fonctionnaire n'avait pas droit à la pension.

Le 26 janvier 1911, M. Sinclair revint . . .

M SINCLAIR: Je m'oppose à ce que le ministre cite des extraits de lettres; je le prierais de donner lecture de tout le texte.

M. HAZEN: Le 26 janvier 1911, M. Sinclair écrit de nouveau au ministre au sujet de la pension de retraite de M. Munro. M. Sinclair fait observer au ministre, M. Brodeur, que M. Munro allègue qu'il n'a pas compris que le document qu'il avait signé quelques années auparavant l'empêchait de bénéficier de la pension de retraite.

Voici la circulaire transmise à M. Munro, à titre de gardien de phare:

Circulaire.

Département de la Marine et des Pêcheries.
Ottawa, 12 juillet 1898.

Monsieur,—Sous ce pli vous trouverez un exemplaire de la loi adoptée à la dernière session du Parlement, décrétant l'abolition de la loi des pensions de retraite au personnel, et comme vous l'observerez en vous reportant à l'article 2, la loi s'applique à tous ceux qui, avant le 1er de janvier prochain, de l'agrément du Gouverneur en conseil, optent pour les dispositions de cette loi, de préférence à la loi des pensions de retraite du service civil. Je dois vous demander ne m'informer aussitôt que possible si vous désirez passer sous le régime de cette loi et bénéficier de ses dispositions.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): F. Gordeau,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

La réponse de M. Munro, en date du 6 septembre 1898, est ainsi conçue:

J'ai reçu la circulaire que vous m'avez adressée touchant l'allocation de retraite, et après l'avoir étudiée, je dois vous informer que j'opte pour l'allocation.

En réponse à sa lettre du 26 janvier 1911, M. Sinclair est informé que la situation ne s'est pas modifiée, depuis que la décision du département lui a été communiquée, le 7 février de l'année précédente.

Je donne lecture des renseignements dont le département était saisi, lorsque cette décision fut rendue à trois ou quatre reprises différentes, quand l'honorable député lui écrivit à cet égard, longtemps avant l'avènement de ce Gouvernement au pouvoir, et alors que le département était sous la direction de titulaires se réclamant d'un autre parti politique. En insinuant que j'ai fait preuve de cruauté, l'honorable député aurait dû, en toute loyauté, rappeler ces faits à la Chambre. Il a manqué de sincérité et s'est montré déloyal en ne le faisant

pas. Quand je pris la direction du département, l'affaire était décidée.

M. SINCLAIR: L'affaire n'a pas été réglée avant que la question eût été soulevée. Toute cette correspondance a été préliminaire. J'en conviens, le département avait décidé de ne pas accorder de pension de retraite; mais la question ne pouvait pas se régler avant que l'intéressé eût pris sa retraite.

M. HAZEN: Voilà un raisonnement qui ne fait guère honneur à l'intelligence de l'honorable député. Il écrit au département pour lui demander si, advenant la démission du titulaire, il aurait droit à sa pension de retraite, et la réponse du département qu'il faut considérer comme une décision, porte qu'il ne saurait recevoir de pension viagère, vu qu'il avait décidé de passer sous le régime de la loi sur l'allocation de retraite.

Lorsque je pris la direction du département, le 3 février 1912, l'honorable député m'écrit pour me rappeler comment M. Munro, sous sa propre signature, a renoncé à son droit, et il allègue que ce dernier a ainsi agi parce qu'il ignorait le sens réel de son acte. Le 3 février 1912, il m'adressa une lettre contenant un exemplaire de la communication adressée par M. Munro à la presse. Mon exposé de faits est parfaitement exact. L'honorable député me blâme, parce que je n'ai pas infirmé une décision rendue par mon prédécesseur, à qui on s'était adressé à trois ou quatre reprises et qui, après mûre délibération sans doute, avait catégoriquement déclaré que le gardien du phare ne pouvait bénéficier de la loi des pensions de retraite, vu qu'il avait préféré passer sous le régime de la loi des allocations de retraite. Il dit "J'ai reçu votre circulaire et après l'avoir étudiée"—évidemment, d'après l'honorable député, qui est un homme fort intelligent, ayant pleinement conscience de ce qu'il fait —"je dois vous informer que j'opte pour l'allocation"—c'est-à-dire, pour l'allocation de retraite. Au surplus, il est inutile de discuter la chose ici. La question avait été décidée par le ministre de la Marine et des Pêcheries, longtemps avant mon entrée en charge, et voilà qu'aujourd'hui l'honorable député veut que je m'érige en tribunal de revision et que j'infirme la décision du ministre auquel il prêtait jadis appui.

M. SINCLAIR: La décision n'a pu être rendue avant que le département eût été saisi de la question pour la régler.

M. HAZEN: L'honorable député a beau nier la chose, je prétends que la décision avait été rendue. Quant à la révocation du gardien, je soumets les faits au jugement du comité. J'ai suivi la règle établie ici même, il y a plusieurs années, à l'égard des fonctionnaires accusés d'ingérence politique.

M. HAZEN.

Le 20 janvier 1912, M. G. A. R. Rowlings, le candidat du parti conservateur qui avait brigué les suffrages aux dernières élections, contre l'honorable député, transmet au département une déclaration que lui avait adressée M. J. S. Wells, de Whitehead, un citoyen très en vue, ancien député à l'assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, accusant M. Munro d'ingérence politique. L'accusation est renvoyée à M. Duchemin pour enquête. Voici le rapport de l'enquêteur :

Sydney (N.-E.), 4 mars 1912.

Affaire Wm N. Munroe, gardien de phare à Whitehead, comté de Guysborough.

J'ai fait enquête sur l'affaire de William L. Munro, gardien du phare à Whitehead (N.-E.). L'audition a eu lieu à Whitehead et les témoins ci-après désignés ont rendu témoignage sous la foi du serment: O. Edward Pietzch, marchand de Yankee-Cove; Arthur L. Munro, de Lower-Whitehaven, pêcheur; Matthew Munro, pêcheur; Alfred T. Munro, pêcheur; et Isaac Grover.

M. Pietzch déclare que M. William Munro lui a demandé de faire fonction d'agent pour M. J. H. Sinclair, le candidat libéral, au bureau de scrutin à Whitehead, le jour du scrutin, le 21 septembre dernier. M. Pietzch, répond qu'il ne se soucie pas de faire fonction d'agent et M. Munro lui déclare que s'il est chargé de l'affaire, il sera bien rétribué. M. Munro éclaire aussi M. Pietzch sur la nature des fonctions qu'il serait censé exercer au bureau du scrutin, lui faisant remarquer qu'elles seraient relativement faciles, se résumant à la vérification des noms des électeurs, à mesure qu'ils se présentent au bureau de scrutin pour voter.

Arthur M. Munro dépose que M. William L. Munro n'était pas au phare, le jour du scrutin ni la veille.

Matthew Munro dépose du fait qu'il a assisté à une assemblée à Lower-Whitehead, convoquée dans l'intérêt du parti libéral et à laquelle a porté la parole M. J. H. Sinclair, le candidat libéral pour Guysborough. M. William L. Munro présent à ce meeting, a fait fonction d'orateur dans l'organisation de l'assemblée. Il propose que M. Levi Munro préside l'assemblée. La motion, mise aux voix, est adoptée, et M. Levi Munro préside l'assemblée pendant le discours de M. Sinclair. Les harangues terminées, M. William L. Munro propose que l'auditoire pousse trois vivats pour M. Sinclair, le candidat libéral.

Par excès de modestie, l'honorable député a passé ce fait sous silence.

On pousse donc trois hurrahs .

Sans doute ces acclamations étaient des plus cordiales et l'honorable député les méritait bien.

M. Munro propose alors qu'on pousse trois hourras pour sir Wilfrid Laurier. C'était une assemblée libérale et apparemment, de tous les citoyens de la localité, M. William S. Munro est celui qui y déploie le plus d'activité.

Alfred T. Munro rend témoignage dans le même sens. Il a assisté à l'assemblée en question, tenue dans la maison d'école à Lower-Whitehead. M. William L. Munro, déclare

le témoin, propose la nomination du président et invite l'auditoire à acclamer le candidat et sir Wilfrid Laurier, lorsque M. Sinclair termine sa harangue.

Grover est employé par William L. Munro, à titre de gardien adjoint du phare. Grover prétend avoir soixante ans, mais il paraît bien plus âgé. Voilà six ans qu'il remplit cette charge d'auxiliaire et le témoin déclare qu'au cours de ces trois mois William L. Munro, le gardien, n'a jamais fait acte de présence au phare, la nuit.

Voilà qui explique le mécontentement créé par la négligence dont le titulaire avait fait preuve dans l'exercice de ses fonctions.

M. KYTE: A-t-on accusé William L. Munro de pareille négligence?

M. HAZEN: On l'a accusé d'ingérence politique et l'accusation a été surabondamment prouvée. Mais eussions-nous su qu'il négligeait ses fonctions de gardien, le département aurait eu le devoir de le révoquer pour cette raison-là seule, abstraction faite de toute question d'ingérence politique. Le rapport continue:

Le témoin dit que Wm L. Munro s'est rendu au phare le jour peut-être deux fois le mois durant cette période de temps. Ces visites étaient fort courtes, d'une demi-journée au plus, suivant le temps qu'il faisait comme le dit le témoin. Le témoin ajoute en terminant: "A présent, je fais toute la besogne se rattachant au phare." Il est évident d'après la déclaration de ce témoin que le gardien du phare afferme son ouvrage. M .William L. Munro a refusé de se laisser questionner ou de faire de déclaration quelconque pour sa défense.

L'honorable député affirme qu'on a refusé d'accorder à Munro l'aide d'un avocat; sans vouloir manquer aux égards dus à l'honorable député, ni révoquer en doute sa sincérité en faisant pareille affirmation, qu'il me permette de lui dire que je n'y ajoute pas foi.

M. SINCLAIR: J'ai donné lecture d'un affidavit en ce sens.

M. HAZEN: Le département n'a reçu aucune attestation sous serment ni communication de ce genre, à la suite de l'enquête en question. Si on avait refusé d'accorder à Munro l'aide d'un conseil, il se serait empressé de formuler une plainte à cet égard. J'affirme que je n'ajoute pas foi à cette affirmation et cela pour une autre raison: c'est que, d'après mon ordre, le sous-ministre a fait savoir à M. Duchemin de permettre aux témoins de se faire représenter par conseil, dès qu'ils demanderaient ce privilège. Nous avons donné ces instructions, parce qu'on nous avait informés que quelquefois M. Duchemin avait refusé de permettre à un prévenu d'obtenir l'aide d'un avocat. C'est avant l'enquête sur l'affaire Munro que M. Duchemin reçut ces instructions. Le témoin déclare ici que Munro était présent, qu'il aurait dû se faire questionner et contredire les accusations portées contre lui. Je n'ai pas mission ici de défendre M. Duchemin, dont la conduite a été condamnée par les députés de la gauche, représentants de la Nouvelle-Ecosse. D'autre part, l'attitude de M. Duchemin a été l'objet des plus grandes louanges de la part de députés ministériels de la Nouvelle-Ecosse qui ne tarissent pas d'éloges.

M. KYTE: Ces députés ne connaissent pas le premier mot de la question.

M. HAZEN: Voilà une observation toute gratuite. Les députés de la droite, dis-je, ne tarissent pas d'éloges sur la conduite de M. Duchemin, à titre d'avocat.

Je pourrais rappeler ici que M. George W. Murray, le président de l'association des mécaniciens de locomotives à Truro, a affirmé qu'il avait assisté à quelques enquêtes présidées par M. Duchemin et qu'il avait été à même de se convaincre de l'impartialité dont l'enquêteur fait preuve. J'ajoute que M. l'abbé D. L. Macdonald, le curé d'Arisaig, qui a assisté à une enquête tenue à cet endroit, a déclaré qu'à son avis M. Duchemin fait preuve d'esprit d'équité et d'impartialité dans son enquête. Puisque le Gouvernement auquel l'honorable député prêtait appui, bien que ce dernier soit revenu à la charge à quatre reprises différentes, a persisté à dire que M. Munro n'avait pas droit à la pension de retraite et qu'aux yeux du ministère cet employé n'était pas méritant, je ne crois pas mériter de blâme parce que j'ai refusé de lui accorder cette pension de retraite.

En vue de la preuve testimoniale que m'a soumise M. Duchemin et puisque M. Munro, à la suite de l'audition des témoins, a refusé de se laisser questionner et de dire un seul mot pour sa propre défense et pour contredire les dépositions des témoins, je ne crois pas avoir tenu une conduite illégitime en révoquant M. Munro et en le privant de son emploi.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. SINCLAIR: Je remarque que le ministre n'a pas déposé la preuve testimoniale. Il a bien cité le rapport de son commissaire enquêteur, mais il n'a pas déposé le texte même des dépositions faites par les témoins au cours de l'enquête. Me fondant sur l'expérience acquise dans l'examen de l'œuvre de cette commission, voici le conseil que je donne au ministre: s'il veut arriver à des conclusions légitimes en pareille matière, qu'il étudie lui-même la preuve, sans s'arrêter à l'interprétation de M. Duchemin. Je veux signaler au ministre un fait au sujet duquel M. Duchemin a trompé le ministère de la Marine et celui

des Chemins de fer alors qu'il avait le devoir de présenter un rapport dressé avec impartialité; au lieu de cela, il a dissimulé un fait de haute importance se rattachant à cette affaire et qu'il aurait dû mettre en pleine lumière. Le ministre a été obligé de remonter vingt ans en arrière pour trouver contre W. L. Munro une plainte qui semblerait bien fondée, relativement à l'exercice de ses fonctions. Je ferai observer au ministre que l'accusation portée contre cet individu, il y a vingt et un ans, est réellement fort insignifiante.

Tous ceux qui habitent le littoral le savent parfaitement, il est impossible qu'un gardien de phare demeure constamment à son poste; et s'il vient à terre, il suffit qu'il laisse à sa place un homme digne de confiance, pour prendre le soin voulu du feu. Quelquefois des importuns formulent des plaintes à cet égard; mais dans la gestion pratique d'un phare, c'est là un inconvénient auquel il est impossible de parer, et c'est réellement la plus banale des accusations à porter contre un gardien de phare que de dire qu'il est venu à terre, se faisant remplacer par un homme digne de confiance, pour prendre soin du feu. Signalons aussi la différence dans le traitement dont il a été l'objet de la part du Gouvernement précédent et de la part du Gouvernement au pouvoir. A l'avènement du Gouvernement précédent, cet homme était à ce poste qu'il occupait depuis quinze ans. Nommé à cette charge par le Gouvernement conservateur, il dit lui-même que durant ces quinze ans, il avait toujours exprimé son suffrage en faveur du parti conservateur mais que, lorsque le parti libéral lui permit de conserver sa place, il changea de politique et prêta son appui à ce parti. Voilà ce qu'il dit dans le compte rendu de sa gestion que j'ai lu au ministre. Remarquez la frappante différence dans le traitement dont cet homme a été l'objet de la part de l'ancien Gouvernement et de la part du ministre. L'ancien Gouvernement savait que cet homme avait rendu d'héroïques services en arrachant des malheureux à la mort; que c'était un fonctionnaire méritant, maigrement rétribué; aussi tint-il compte de tout cela, et lorsqu'on eût porté une accusation contre cet employé, le Gouvernement du jour eut de l'indulgence, ferma les yeux et le maintint encore quinze ans dans ses fonctions. C'est ainsi que l'ancien Gouvernement traita W. L. Munro; mais le ministre fouille dans le passé, remonte à vingt ans en arrière pour déterrer une accusation insignifiante portée contre lui, afin de se dérober à la responsabilité de le congédier pour la misérable peccadille d'ordre politique dont on l'accusait. Ces enquêtes sont souverainement injustes. Cet individu est sommé de comparaître devant une commission; il ignore ce dont on l'accuse. Eût-il connu les accusations dont les commissaires étaient saisis, il aurait pu obtenir des témoins afin de se justifier et s'exonérer. Il aurait pu prouver que ce témoin ne disait pas la vérité. Mais on acculé ce pauvre employé à pareille impasse et on lui refuse le droit de se faire représenter par conseil. Il ignore la nature de l'accusation portée contre lui; on lui fait subir à la hâte un simulacre de procès, et on rend un verdict entaché de partialité. Sur la foi de pareille preuve testimoniale, après un procès de ce genre, il n'était pas juste de priver cet individu de sa charge de gardien de phare et de son droit à la pension de retraite; car telle est l'unique raison alléguée par le ministre à l'égard de la pension de retraite.

Il semble n'en avoir tenu aucun compte et il base sa décision uniquement sur l'opinion d'un fonctionnaire quelconque du ministère, qui l'aurait émise privément il y a quelques années. A cette époque, il ne s'agissait pas encore de décider cette question. M. Munro, ayant alors trente ans de service, voulut savoir s'il avait le droit de prendre sa retraite et de recevoir sa pension; c'est ainsi que fut soulevée cette question. Jamais il n'accepta cette décision, et d'après les paroles mêmes du ministre on ne saurait raisonnablement supposer qu'il ait choisi une allocation en bloc plutôt que sa pension. On lui demande de choisir entre deux choses, une pension de retraite pour la vie et le remboursement de l'argent qu'il a versé. Pouvez-vous supposer que dans ces circonstances quelqu'un pût volontairement choisir l'argent comptant. Il serait toujours beaucoup plus avantageux de retirer une pension de retraite que le total de l'argent versé.

M. HAZEN: Un grand nombre ont accepté le remboursement.

M. SINCLAIR: C'est un choix des plus étrangers. Si vous examinez les termes de la lettre dont le ministre a lu un passage, vous verrez qu'on lui demande de choisir entre ces deux choses et qu'il répond: Je choisi ceci. Il est impossible de savoir laquelle des deux choses il a choisie, et il dit lui-même qu'il a choisi la pension de retraite. Voilà ce qu'il dit, et je le crois; je ne doute point que ce ne fût bien là son intention. Est-ce juste de s'appuyer sur une réponse si équivoque et sur un document si peu clair pour décider une question si importante pour cet homme? Naturellement cela ne touche guère le ministre. Il est facile pour le ministre assis dans son fauteuil rembourré, dans son bureau meublé avec luxe, sous les ondes lumineuses des ampoules électriques, en présence de ses fonctionnaires bien rétribués de déclarer péremptoirement: "En réponse à la requête de cet homme qui demande que l'on considère son cas, je suis d'avis que, attendu que Munro a été renvoyé du service il n'aurait droit

dans aucun cas à la pension de retraite. Il ne prit pas même la peine d'examiner un seul instant le cas qui lui était soumis. Voilà l'espèce de décision que rend le ministre, bien qu'il occupe une position responsable et devrait agir comme juge entre deux personnes. Je dis que le fait de n'avoir point étudié soigneusement une question de cette nature et de n'en avoir point fait l'objet d'une enquête sérieuse avant de refuser de reconnaître à cet homme des droits acquis par trente années de service, cette conduite, dis-je, ne fait point honneur au ministère ou au ministre lui-même.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): D'après la loi, les gardiens de phare ont-ils toujours droit à une pension de retraite?

M. SINCLAIR: La loi en vigueur lorsque cet homme fut nommé portait que s'il restait un certain nombre d'années au service et payait une certaine somme chaque année, il aurait droit à une pension de retraite sa vie durante; mais cette loi fut changée il y a quinze ans, et l'on écrivit alors à Munro pour lui demander de choisir entre le remboursement de l'argent versé ou une pension à vie. Il répondit: "Je choisis ceci". Je prétends que cette réponse était si incertaine, si équivoque que le ministre n'aurait pas dû sans contenter, mais aurait dû s'assurer de l'intention réelle de cet homme, avant de décider s'il avait droit à une pension de retraite.

M. BRADBURY: A-t-il reçu l'argent versé?

M. SINCLAIR: Il l'a reçu parce qu'il ne pouvait pas faire autrement, il n'avait pas le choix. Le ministre avait décidé la question en disant: "Attendu que Munro a été destitué, il n'a pas droit à une pension de retraite." et voilà pourquoi il accepta le remboursement de son argent. Comment eût-il pu faire autrement. Le ministre a déclaré qu'il n'admettait pas que le commissaire Duchemin ait refusé d'entendre un avocat. J'ai lu l'affidavit de Munro, un homme respectable que l'on croira à Whitehead où on le connaît bien, beaucoup mieux que l'on ne croira M. Duchemin, et M. Munro jure qu'il a demandé au commissaire s'il avait le droit de se faire représenter par un avocat et que le commissaire lui a refusé ce droit. Si le ministre doute de cette affirmation, je puis la prouver par les paroles mêmes de M. Duchemin. Peut-être cela le satisfera-t-il, s'il ne veut point ajouter foi à l'affidavit de Munro. Ce n'est pas la première fois qu'il s'agit de cette question. M. Duchemin a fait un rapport au ministère des Postes, concernant l'accusation portée contre lui de ne pas permettre que les parties intéressées dans l'enquête fussent représentées par un avocat. Voici un passage d'un rapport de M. Duchemin, commissaire, adressé au ministre des Postes. Ce rapport, en date du 16 avril 1912, concerne la destitution d'un M. Parker Sangster. Voici ce qu'il dit:

> Considérant sa propre déclaration sous serment à l'enquête, il est difficile de comprendre comment il aurait pu améliorer sa position si j'avais changé d'avis et admis un avocat à cette enquête alors qu'il était exclus de toutes les autres.
>
> En réalité, cependant, M. Sangster est dans l'erreur quand il dit que M. Floyd demanda que l'on permît à un avocat de le représenter dans cette circonstance. M. Floyd demanda que l'on permît à un avocat de representer M. J. W. Davis dont l'enquête se tenait sous l'autorité du ministère de la Marine. Je refusai d'admettre aucun avocat d'un côté ou de l'autre, suivant ainsi la ligne de conduite que j'avais adopté au début de mon travail et à laquelle je me suis invariablement tenu.

Cet homme a tenu des enquêtes du mois de janvier au mois d'avril, dans tout le pays, en refusant aux accusés de se faire défendre par un avocat. Il le dit lui-même et cependant le ministre vient déclarer à ce comité qu'il ne croit pas M. Munro lorsque celui-ci dit que M. Duchemin lui a refusé le droit de se faire représenter par un avocat. M. Duchemin continue:

> Si vous croyez qu'il est opportun d'admettre à ces séances les avocats du plaignant et de l'accusé et que vous m'en donniez l'ordre, j'aurai soin de me conformer soigneusement à vos instructions à l'avenir dans tous les cas qui pourront se présenter. Jusqu'ici un seul des ministères m'a donné de tels ordres, c'est le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. HAZEN: Sans doute.

M. SINCLAIR: Mais il s'agit ici du ministère de la Marine et des Pêcheries. Il continue:

> Un ministère m'a donné catégoriquement l'ordre de ne pas admettre d'avocats, et comme aucun des autres ministres ne m'a donné d'instructions spéciales sur ce point, j'ai refusé d'admettre des avocats pour gagner du temps.

Je ne sais pas de quel ministère il veut parler; peut-être que mon honorable ami voudra bien me le dire.

M. HAZEN: Je ne puis parler que pour ce qui concerne mon propre ministère.

M. SINCLAIR: Un ministère du Gouvernement qui donne ainsi à ses commissaires l'ordre de n'admettre aucun avocat à ces enquêtes, suit en cela le fameux système de la chambre étoilée. Le commissaire lui-même, dans son rapport au ministre des Postes, déclare qu'il en est ainsi. En outre, j'ai entendu l'affidavit de M. Floyd, de Guysborough, un avocat respectable qui s'est présenté à une de ces enquêtes à la demande de plusieurs des parties intéressées, a demandé d'une manière courtoise et en homme du monde l'autorisation de les

représenter et s'est vu refuser cette permission par cet homme. Sa déclaration est ainsi conçue:

Canada, province de la Nouvelle-Ecosse, comté de Guysborough.

Je, soussigné, D. P. Floyd, de Guysborough, dans le comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Ecosse, déclare formellement ce qui suit:

Je me rappelle que, le quinzième jour de mars de l'année de grâce 1912, au matin, M. Archibald Barss et M. Parker Sangster, tous deux de New-Harbour, dans le comté de Guysborough, se présentèrent à mon bureau et déclarèrent que M. Duchemin les avait assignés à être présents à une enquête pour répondre de leur conduite officielle objet d'une accusation de partisannerie politique portée contre eux. Ils me demandèrent de les représenter à cette enquête, et, à dix heures du matin, ce jour-là, heure spécifiée dans l'avis de M. Duchemin, je me rendis, avec ledit Archibald Barss et ledit Parker Sangster, à la maison de pension de M. John S. McDonald, où la présence de mes clients était requise par M. Duchemin. On nous fit entrer dans un soit-disant bureau de ladite maison de pension où huit ou dix personnes parmi lesquelles se trouvaient M. Duchemin, étaient assises. A dix heures, M. Duchemin annonça qu'il allait entendre les différentes accusations et défenses. A ce moment, je me présentai moi-même à M. Duchemin et, aussi poliment que possible, lui déclarai que j'avais été chargé par les accusés d'interroger contradictoirement les témoins, ce à quoi M. Duchemin répondit: "Non, moi seul poserai les questions qui seront posées aujourd'hui" et il me tourna le dos. M. Duchemin prononça ces paroles d'un ton blessant. Après cela, il déclara aux personnes présentes que l'enquête se tiendrait dans sa chambre, et dit que deux personnes seulement y seraient admises à la foi, à savoir l'accusateur et l'accusé. Appelant les deux premières personnes par leur nom, il se rendit à sa chambre, laissant les autres dans le bureau à attendre leur tour.

Et je fais cette déclaration formelle, la croyant consciencieusement vraie, de même force et effet que si elle était faite sous serment conformément au code de procédure du Canada.

D. P. Floyd.

Déclaré devant moi ce dixième jour de décembre 1912, à Guysborough, dans le comté de Guysborough.

Thomas Davis,
Commissaire de la cour suprême dans et pour le comté de Guysborough.

Le même jour, un autre monsieur demanda l'autorisation de représenter l'une des personnes accusées devant ce commissaire. C'était M Thomas Davis qui demandait le droit d'entrer dans cette chambre et de soumettre à un contre-interrogatoire les témoins qui déposaient contre l'accusé, et qui se vit refuser ce droit par M. Duchemin. Voici ce qu'il dit dans sa déclaration:

Puissance du Canaad, comté de Guysborough.

En ce qui concerne la conduite de H. P. Duchemin, lors d'une enquête tenue au sujet de John W. Davis, à Guysborough, le 15 mars 1912.

M. SINCLAIR.

Je soussigné, Thomas Davis, de Guysborough, dans le comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Ecosse, protonotaire de la cour suprême, déclare formellement:

J'ai été prié par le susnommé John W. Davis d'assister à une enquête tenue à la maison de pension de M. McDonald, dans la ville de Guysborough, le quinzième jour de mai dernier, pour interroger contradictoirement des témoins et agir sous tous rapports en faveur dudit John W. Davis, au cours de ladite enquête. En conséquence de la requête dudit John W. Davis, je demandai à M. Duchemin la permission d'être présent, de questionner les témoins et de représenter généralement ledit John W. Davis, mais ledit H. P. Duchemin me refusa cette permission et m'empêcha d'assister à cette enquête.

Et je fais cette déclaration formelle, la croyant consciencieusement vraie, et de même force et de même effet que si elle était faite sous serment conformément au code de procédure du Canada.

(Signé) Thomas Davis.

Déclaré devant moi à Guysborough dans le comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Ecosse, ce treizième jour de décembre 1912.

(Signé) D. P. Floyd,
Commissaire de la cour Suprême dans et pour le comté de Guysborough.

Je pourrais ajouter à la preuve si c'était nécessaire, mais j'ai lu trois affidavit de personnes dignes de foi qui ont juré que ce nommé Duchemin avait nié aux parties le droit de se faire représenter par un avocat. J'ai lu son propre rapport au ministre des Postes, où il dit qu'il a nié ce droit à tous les intéressés pendant les trois ou quatre premiers mois qu'il a agi comme commissaire. J'ignore comment les choses se sont passées depuis, mais il est extraordinaire que le ministre vienne, à une date si tardive, déclarer au comité qu'il ne croit pas que M. Duchemin ait agi de la sorte, quand il y a si longtemps que la Chambre est saisie de cette affaire et que nous avons sous les yeux une preuve si volumineuse.

Ma seule raison pour étudier cette question dans tous ses détails, c'est qu'il s'agit ici d'équité et de justice. La justice est ce qu'il y a de plus important dans le pays. Il importe que nous achevions notre tâche, mais il vaut encore mieux que nous faisions bien ce que nous avons à faire et que nous nous occupions de rendre justice au peuple. C'est ce que n'a pas fait le ministre qui a ordonné que des enquêtes eussent lieu dans mon comté; son commissaire a tenu des séances de carrefour, il a cité les gens à comparaître devant lui comme s'il eût présidé un tribunal de chambre étoilée, il a nié aux accusés le droit de se faire défendre par un avocat, il a procédé d'une façon si injuste dans ces enquêtes, que pas un ministre ne pourrait rendre une décision d'après une preuve comme celle qui s'est faite et qui a été soumise au ministre.

M. H. BOULAY (Rimouski): Monsieur le président, depuis le commencement

de la session, nos adversaires n'ont cessé de se plaindre au sujet des démissions des employés publics et, parmi eux, je constate que le député de Guysborough (M. Sinclair) est un des plus ardents à soulever ces questions.

Réellement, nos adversaires devraient garder le silence, car chaque fois qu'ils formulent ces plaintes, les journaux s'en emparent et la question étant ravivée de nouveau, nos propres amis trouvent qu'au lieu d'être trop sévères, nous ne l'avons pas été assez.

Je suis surtout surpris de le voir prendre à partie l'honorable ministre de la Marine,—qui est un homme doué du plus grand esprit de justice et qui a traité nos adversaires avec la plus grande impartialité, sinon avec tout le ménagement possible.

Dans mon propre comté, nous avons une quantité considérable de nos adversaires qui ont été des partisans actifs. Je pourrais presque dire que tous les employés du département de la Marine, dans le comté de Rimouski, ont été des adversaires déclarés du parti conservateur, et cependant l'honorable ministre n'en a révoqué que deux qui l'avaient richement mérité. Les autres occupent encore les positions qu'ils avaient sous le régime libéral, et je ne sache pas que nous cherchions à les déranger. Mais si j'avais un conseil à donner à nos adversaires, je leur dirais: Ne soulevez pas souvent cette question, car chaque fois que vous la soulèverez, elle est de nature à leur causer du tort.

On a discuté devant le comité, aujourd'hui, pendant deux heures et demie, sur une accusation dont s'est parfaitement justifié le ministre. Il a prouvé qu'une enquête avait été faite, même il a été établi —et le député de Guysborough l'admet,— que dans l'assemblée qu'il a tenue, le fameux Munro s'était montré partisan actif; qu'il avait même invité les assistants à pousser des hourras en faveur du parti libéral. Il suit de là qu'un homme qui prend part à une assemblée politique et qui manifeste ainsi ses préférences doit être considéré comme un partisan politique; si ce n'en est pas un, je n'y comprends plus rien.

En second lieu, il a blâmé le ministre de la Marine de n'avoir point réglé cette question, en ne permettant pas à ce M. Munro de prendre sa pension de retraite, et il vient admettre lui-même qu'il avait essayé de faire régler la chose par son propre parti, lequel a refusé de le faire parce qu'il ne le pouvait pas. Pouvait-il raisonnablement espérer davantage de ses adversaires. Je sais que le parti conservateur est animé de très bonnes intentions, et que l'honorable député peut, peut-être, attendre plus de justice de ce parti que de ses propres amis; mais ce qu'il n'a pu obtenir du parti libéral, il a mauvaise mine à venir le demander à ses adversaires, lorsque cela est contraire à la loi actuelle, et surtout lorsque son protégé vient admettre qu'il a accepté les conditions qui lui ont été faites en 1898.

L'honorable député de Guysborough s'est plaint de la partialité du commissaire enquêteur, et l'honorable ministre de la Marine a démontré clairement par des écrits que M. Duchemin, commissaire enquêteur, est un homme impartial, juste et qui a donné pleine et entière satisfaction. L'honorable député a donc mauvaise mine de venir accuser ce commissaire enquêteur de ne pas s'être montré juste lorsqu'il est si facile de prouver le contraire de ses dires.

Le fait est que si j'avais un reproche à faire à l'honorable ministre de la Marine, ce serait celui de se montrer trop complaisant envers nos adversaires. Cela nous donne beaucoup de misère dans nos comtés, car nos amis nous reprochent, à nous, cet excès de bonté envers des adversaires qui ne nous ont jamais ménagés.

Nos adversaires ne devraient pas soulever cette question des destitutions, car plus ils le feront, plus ils se nuiront à eux-mêmes et à leurs propres amis. Je puis ici citer le cas dans mon comté d'un individu qui est employé par le Gouvernement depuis trente-six ans et qui est venu admettre lui-même, dans le bureau du ministre, qu'il avait toujours combattu le parti conservateur. Cependant, on s'est contenté de lui enlever la moitié seulement de la charge qu'il occupait, le Gouvernement poussant la bonté jusqu'au point de lui laisser l'autre. Cela ne prouve-t-il pas assez avec quelle libéralité, avec quel esprit de justice les employés libéraux coupables sont traités par le Gouvernement, quand eux se montrent des adversaires acharnés. Ce même individu dont je viens de parler avait organisé presque une émeute au cours de l'élection de 1904, afin d'assommer M. Price, qui était alors le candidat conservateur. Ce fait-là est bien connu de tout le monde, et cependant ce partisan acharné est encore au service du Gouvernement.

Le Gouvernement, bien loin de se montrer trop dur à l'égard de nos adversaires mériterait plutôt d'être accusé de trop de bonté à leur égard.

Il y a dans mon comté une quantité d'employés du département de la Marine qui n'ont pas été dérangés, ce qui démontre bien la complaisance de l'honorable ministre.

J'espère que nos adversaires ne ramèneront plus cette question qui nous fait perdre le temps inutilement. La session est assez avancée, il y a assez longtemps que nous sommes ici pour que nous songions à hâter la fin de nos travaux. Vraiment, c'est ridicule de parler inutilement comme

l'a fait l'honorable député de Guysborough qui nous a entretenus de cette question pendant deux heures et demie.

Ministère de la Marine et Pêcheries—Dépenses casuelles, $36,000.

M. HAZEN: C'est exactement le même crédit que l'an dernier. Il s'agit d'impressions, de divers petits objets, d'aide aux écritures et d'aide à d'autres fins.

M. LAW: Le ministre a-t-il étudié la question que je lui ai posée l'an dernier au sujet de paiements faits à certains épiciers et bouchers de Yarmouth qui ont fourni des provisions aux navires du Gouvernement et les ont incrites au compte des maîtres-d'hôtel de ces navires, qui sont ensuite partis sans acquitter les factures?

M. HAZEN: Si l'honorable député eût été présent l'an dernier quand il s'est agi du budget supplémentaire, il aurait su qu'on y avait inscrit une somme destinée au règlement de ces réclamations ou plutôt au paiement de 75 p. 100 de ces réclamations, selon l'avis des fonctionnaires permanents du ministère. Le Gouvernement n'avait contracté aucune obligation à ce sujet et ne pouvait être tenu par la loi d'acquitter ces factures; mais on a cru que les fournisseurs avaient vendu ces provisions aux maîtres-d'hôtel parce qu'ils pensaient le Gouvernement responsable du paiement de tout ce qu'ils auraient ainsi fourni; aussi auront-ils à faire une déclaration dans ce sens pour que le Gouvernement fasse droit à leurs demandes. C'est l'acheteur du ministère qui voit au règlement de toutes ces questions, et je pense que la plupart de celles qui concernaient les gens de Yarmouth ont été réglées.

M. LAW: Non pas.

M. HAZEN: Eh bien, c'est l'acheteur qui y voit et je puis prouver à l'honorable député qu'on a inscrit, à ce sujet, un crédit au budget supplémentaire de l'an dernier.

M. LAW: Je ne l'ai pas remarqué et la population de Yarmouth n'en sait rien, car j'ai reçu, depuis peu, des demandes de renseignements, de Yarmouth, et j'attendais l'occasion de parler de l'affaire.

M. McKENZIE: Le ministre a pris une voie d'évitement en parlant de ses employés. Je voudrais savoir si ces commissaires enquêteurs sont nommés pour chaque ministère séparément ou s'ils sont nommés en vertu d'un seul et même décret du conseil.

M. HAZEN: Chaque département nomme les siens. Le fonctionnaire chargé de faire des enquêtes sur des sujets se rattachant à la marine et aux pêcheries et nommé par le ministère et il est émis une commission spéciale.

M. BOULAY.

M. McKENZIE: J'ai ici le décret du conseil:

Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 3 juin 1912.

Le comité du Conseil privé est à étudier la question du taux de rémunération qu'il conviendrait d'allouer aux commissaires nommés ou à être nommés pour tenir des enquêtes ou faire des recherches en vertu de la loi de 1908, chapitre 104 des Statuts refondus du Canada, concernant les enquêtes.

Le comité émet l'avis que, excepté dans les cas où il y est pourvu par un décret rendu en Conseil privé, l'allocation accordée à un commissaire nommé en vertu de la loi ci-dessus citée, n'excède, dans aucun cas, $15 par jour d'assistance ou d'emploi aux séances et travaux de la commission, indépendamment des dépenses de déplacement raisonnable et de pension qui seront allouées au commissaire obligé de voyager pour s'acquitter de ses fonctions; et que ladite allocation quotidienne couvre les ports de lettres, les entrevues, non seulement les jours où le commissaire a droit à cette allocation, mais aussi les autres jours; et qu'aucune autre allocation ne soit accordée pour de telles lettres ou de telles entrevues; et qu'un homme exerçant une profession libérale n'ait droit comme commissaire à aucune autre rémunération et allocation que celle à laquelle ont droit les autres commissaires, fixée ci-dessus.

Le comité émet l'avis qu'une copie du procès-verbal soit adressée à tout commissaire nommé à l'avenir, en même temps que sa commission ou la notification de sa nomination et que ce commissaire soit en même temps prévenu que les dispositions de ce décret en Conseil privé seront suivies strictement dans la constatation du montant de la rémunération à laquelle il aura droit en sa qualité de commissaire.

Le comité émet en outre l'avis que le décret en Conseil privé (n° 2648) du 21 septembre 1897, fixant la rémunération des commissaires nommés pour tenir des enquêtes en matières d'intérêt public ou d'affaires concernant les ministères soient annulé.

Le tout respectueusement soumis pour approbation.

(Signé): F. K. BENNETT,
Sous-greffier du Conseil privé.

J'aimerais bien que le ministre me dise si cette loi adoptée par décret en conseil privé s'applique à tous les commissaires.

M. HAZEN: Oui.

M. McKENZIE: Alors, je dois comprendre d'après les termes de ce décret en conseil que si le commissaire se rend dans une certaine place et y tient une enquête dans deux, trois ou quatre cas le même jour, il n'a droit qu'à la somme de $15?

M. HAZEN: Cela dépend entièrement de l'auditeur général. Quand nous recevons un compte, nous certifions que l'ordre de tenir cette enquête a été émis et que l'enquête a été tenue; le compte va alors à la division de l'auditeur général qui veille à ce que les dispositions de ce décret soient observées.

M. McKENZIE: Je pense qu'il est du devoir du ministre de dire au comité et à nous tous comment il interprète ce décret.

M. HAZEN: Voici comment ou procède. Cela dépend plutôt du ministère des Finances. Je pense que le ministre des Finances représente l'auditeur général dans cette Chambre. Je n'ai assurément point le droit de parler en son nom. Je crois que le libellé de ce décret est assez clair. Notre responsabilité se borne à certifier que l'ordre de tenir cette enquête a été émis et que l'enquête a été tenue; il appartient alors à la division de l'auditeur général de constater si le nombre de jours réclamés est juste ou non. Le compte n'est point payé avant qu'il ait été certifié.

M. McKENZIE: La question du maintien du commissaire en fonctions ou non ne relève point de l'auditeur général mais bien du ministre. La conduite du commissaire et la manière dont il se conforme au décret qui l'a nommé sont matières qui relèvent du ministre. Si le commissaire n'observe pas la loi, il me semble que c'est au ministre et non à l'auditeur général à y voir.

M. HAZEN: L'auditeur général pourrait refuser de le payer.

M. McKENZIE: Il pourrait refuser de le payer? Le ministre dit que c'est la même loi pour tous les ministères, qu'elle les comprend tous.

M. HAZEN: Je vais lire le décret en conseil qui me confère mes pouvoirs.

Le comité du Conseil privé émet l'avis que le ministre de la Marine et des Pêcheries soit autorisé à nommer, en vertu des dispositions de l'article 2 de la loi des enquêtes, un ou plusieurs commissaires pour la province du Nouveau-Brunswick. . .

Je choisis celui-ci, mais il en est absolument de même pour la Nouvelle-Ecosse.

. . .pour tenir des enquêtes et faire rapport sur toute accusation de participation illégale à la politique qui pourrait être adoptée contre tout fonctionnaire, commis ou employé du service extérieur de la marine et des pêcheries en cette province.

Je n'ai rien à voir au paiement. Cela est absolument du ressort du ministère des Finances sujet à la vérification de l'auditeur général.

M. McKENZIE: Je désire savoir de l'honorable ministre si ce décret que je viens de lire est la loi ou le règlement sur lequel se base l'auditeur général pour autoriser ce paiement.

M. HAZEN: Sans aucun doute.

M. McKENZIE: En dehors de ce décret il n'existe rien qui l'autorise à déterminer ce qui revient à un commissaire?

M. HAZEN: Non, rien que je sache.

M. McKENZIE: Je n'en veux à personne en particulier, mais l'honorable ministre nous dit aujourd'hui qu'il ne croit pas les déclarations. . .

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

M. McKENZIE . . . que nous portons contre ce commissaire. Je désire que le ministre sache que, le 6 septembre 1912, ce commissaire, M. Duchemin, a tenu six enquêtes entre trois heures de l'après-midi et six heures du soir dans une maison à New-Campbellton ou Grand-Bras-d'Or, dans mon comté. Il a interrogé six personnes et pour ce travail il a envoyé six comptes différents se montant à un peu plus de cent dollars pour trois heures de travail. Les comptes sont classés. Ils ont été probablement payés, et payés en vertu des dispositions de ce décret. A moins que ce commissaire ne puisse fournir des explications claires et satisfaisantes, je croirai que ces sommes payées sur les fonds de ce comté n'ont point été gagnées. Je prétends que tout le travail que peut faire un commissaire dans une demi-après-midi se trouve payé par les $15 et autres allocations fortuites. Je ne signale cela que pour montrer au ministre qu'il ne devrait pas nous jeter à la face avec tant d'assurance la parole de ce monsieur, lorsque je puis prouver aussi clairement que le jour que c'est ainsi que se passent les choses en matière de finances. Lorsqu'il s'agit de quelqu'un qui réclame de l'argent du Gouvernement sans l'avoir gagné, et en opposition formelle à un décret nommant une commission dans le service public, j'hésiterai un peu, si j'étais à la place de l'honorable ministre, à dire à d'honorables messieurs que je ne crois pas à la véracité d'affidavits qui diffèrent sur une question de fait avec la version d'un individu si peu consciencieux. Une irrégularité peut en amener une autre. Si je trouve qu'un homme reçoit de l'argent qui ne lui appartient pas et fait de faux rapports pour l'obtenir, j'hésiterais un peu à accepter sa déclaration comme l'expression de la vérité.

M. HAZEN: L'honorable député veut-il dire que ces enquêtes furent toutes tenues le même jour?

M. McKENZIE: Le même jour, entre trois heures de l'après-midi et six heures du soir.

M. HAZEN: L'honorable député le sait personnellement?

M. MACKENZIE: Les rapports le prouvent.

M. HAZEN: Le fait qu'ils sont datés du même jour prouve-t-il que ces enquêtes aient été tenues dans la même journée?

M. MACKENZIE: Voici une lettre de l'une des personnes qui y a pris part.

M. HAZEN: L'auditeur général est seul responsable dans ce cas-ci. Cela concerne-t-il le ministère de la Marine et des Pêcheries?

M. MCKENZIE: Non, cela concerne le ministère des Douanes.

Je vois mon honorable ami de Rimouski (M. Boulay) sourire largement et même rire en constatant que cette irrégularité concerne le ministère des Douanes, et que, par conséquent, cela importe peu. Il n'y a en ce pays qu'un seul auditeur général qui paie les dépenses. L'argent vient du même fonds, c'est l'argent du peuple. Mon honorable ami de Rimouski ne devrait point rire de cette irrégularité parce qu'elle s'est commise dans le ministère des Douanes. J'ai remarqué dans les rapports que c'est avec le ministère des Chemins de fer et des Canaux qu'il fait affaires, et à qui il vend ses traverses de chemins de fer et autres choses de cette nature.

M. CARROLL: Lorsqu'une accusation de cette nature est portée contre l'administration du ministre de la Marine et des Pêcheries, ai-je bien compris que le ministre a dit que la seule ressource que l'on ait, c'est que l'auditeur général refuse de payer le compte? Ne croit-il pas qu'il lui incombe de saisir le conseil de cette question et de faire destituer la personne en question.

M. HAZEN: Si une accusation quelconque me fût parvenue, je m'en fusse certainement occupé. Je n'ai reçu aucune plainte de cette nature, et aucune plainte ne pouvait m'être faite, attendu que cela ne s'est point passé dans mon ministère. Il est du devoir de l'auditeur général de vérifier ces comptes et d'en ordonner le paiement s'il les trouve corrects.

S'ils ne sont pas corrects il ne doit pas en ordonner le paiement. S'il refusait d'en ordonner le paiement pour cause d'improbité, le fait serait porté à la connaissance du Gouvernement qui s'assurerait des faits. En ce qui me concerne, l'incident signalé par l'honorable député du Cap-Breton (M. McKenzie) n'a absolument rien a voir avec mon ministère.

M. SINCLAIR: Je pense que nous pouvons signaler des cas analogues dans le ministère de mon honorable ami. Il ne peut échapper à la responsabilité qui lui incombe en s'en déchargeant sur l'auditeur général. Mon honorable ami envoie ces comptes à l'auditeur général. Il est de son devoir de ne rien envoyer à l'auditeur général qui ne soit correct et ne puisse être payé. C'est mon honorable ami qui doit vérifier ces comptes et voir si son commissaire réclame une rémunération exagérée. S'il veut s'en occuper, il verra que cela existe. Personne ne saurait comprendre les comptes présentés par M. Duchemin. Il est impossible de dire combien de jours il a passé dans chaque endroit. Il ne donne point le temps qu'il est resté dans une place quelconque, mais il erre d'un endroit à un autre, et met ensemble trois ou quatre qui sont peut-être éloignées de bien des milles. Puis il envoie un compte pour tant de jours. Il est du devoir de l'honorable ministre d'exiger de ce commissaire des comptes distincts indiquant combien d'heures il a passé dans chaque place et quel jour il a tenu une enquête quelconque.

Voici, sur mon bureau, une lettre de mon honorable ami laquelle exige quelques explications. Il y a quelques jours, j'ai posé les questions suivantes auxquelles on a fait les réponses ci-jointes:

1. A quelle date M. Duchemin a-t-il été nommé commissaire pour tenir des enquêtes dans l'est de la Nouvelle-Ecosse?—R. Autant que le ministère de la Marine et des Pêcheries peut le savoir, c'est le 5 janvier 1912.

2. Combien de jours a-t-il été employé par le ministère depuis sa nomination?—R. 73 jours ½.

3. Quel est le montant total des sommes payées à M. Duchemin comme rémunération de ses services, non compris ses dépenses de voyages et autres déboursés?—R. $1,121.25.

4. Combien a-t-on payé à M. Duchemin à ce jour en dépenses de voyage, pension, assignations de témoins et autres dépenses, respectivement?—R. Dépenses de voyages, $76.28; pension, $193.75; assignations de témoins, $26.70; diverses, $273.12.

Qu'est-ce qui compose ces dépenses diverses?

M. HAZEN: C'est un assez long état comprenant un grand nombre de petits articles: télégrammes, timbres-poste, frais de témoins, et un article de $2 pour le loyer d'une salle pour y tenir une enquête.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre pourrait confier cet état au secrétaire.

M. HAZEN: Je le ferai avec plaisir. Maintenant, en ce qui concerne la question soulevée par l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) sur la manière dont le ministère traite ces sortes de comptes, je trouve une note du 8 mai 1912, du sous-ministre au comptable en chef; elle se lit comme suit:

Il m'est impossible de trouver dans les dossiers rien qui concerne l'entente survenue entre l'auditeur général et vous-mêmes; concernant le paiement des comptes présentés par les divers commissaires enquêteurs dans les accusations de participation illégale aux luttes politiques, portées contre des employés de ce ministère.

A. Johnston.

Et voici la réponse du comptable au sous-ministre:

Au sujet de l'entente verbale survenue, entre l'auditeur général et cette division, concernant les comptes présentés par les divers commissaires enquêteurs dans les accusations de participation illégale aux luttes politiques, portées contre des employés de ce ministère,

j'ai l'honneur de faire rapport comme suit:

Lorsque le décret en conseil privé du 20 décembre dernier, approuvant les nominations des commissaires, fut reçu au ministère, on remarqua que les crédits destinés à défrayer les dépenses engagées de ce chef devraient être votés plus tard.

Conséquemment, je m'adressai au sous-ministre des Finances pour savoir comment on pourrait s'y prendre pour solder ces comptes, attendu que le commissaire L. C. Beaubien réclamait le paiement de ses comptes d'enquêtes. On me dit que ces dépenses seraient payées à même les fonds affectés aux dépenses imprévues (ministère des Finances), et que l'auditeur général examinerait les comptes et autoriserait l'émission des chèques.

Plus tard, je vis l'auditeur général et il fut entendu que lorsque ces comptes seraient présentés par les commissaires concernant des enquêtes, ce ministère certifierait que ces enquêtes avaient été autorisées et fait l'objet d'un rapport. Alors les comptes devraient être transmis à l'auditeur général pour être examinés et vérifiés conformément aux dispositions du décret en conseil du 3 janvier dernier.

Aucun de ces comptes ne m'a été communiqué; ils ont été réglés dans les bureaux de la manière ordinaire par le sous-ministre et le comptable.

M. SINCLAIR: Combien de commissaires enquêteurs le ministre a-t-il employés dans tout le Canada?

M. HAZEN: Dans la Nouvelle-Ecosse, il il y avait M. Duchemin, M. Macdonald et M. Lane. Je pense que M. Macdonald n'a rien fait depuis quelque temps. Dans le Nouveau-Brunswick, il y avait M. Knowles et M. Léger. Dans Québec, M. Bergeron, M. Beaulieu, M. Shurtliff et M. Flynn. Dans l'Ile du Prince-Edouard, M. Heath Strong.

Service maritime et fluvial—Entretien et réparations des steamers et des brise-glaces de l'Etat, $1,000,000.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre voudrait-il avoir la bonté d'expliquer cet article?

M. HAZEN: C'est le vote ordinaire que nous avons adopté depuis plusieurs années—et c'est le même montant que l'année dernière pour l'entretien et les réparations aux steamers et brise-glaces de l'Etat. J'ai ici les détails des dépenses de tous les navires que nous avons en activité, y compris les salaires, le combustible, la pension, les réparations, etc. La liste en serait longue à lire, mais si l'on désire quelque renseignement spécial, je serai bien aise de le donner.

M. SINCLAIR: Y a-t-il quelques nouveaux navires?

M. HAZEN: Il y a "l'Estevan" qui était en voie de construction à Collingwood lorsque j'entrai en fonctions. On l'a fini ce printemps et il est parti pour la Colombie-Anglaise où il est arrivé. Il sera employé au service des bouées. Le "Dollard" est aussi en construction à Collingwood, et l'on espère qu'il sera bientôt achevé et prêt au service. Le "Dollard" prendra la place du "Shamrock" qui est hors de service. On se rappelle qu'il s'est produit une explosion à bord du "Shamrock", il y a quelques années. Nous avons vingt-sept vaisseaux dont douze sont en service toute l'année et quinze pendant une partie de l'année seulement.

Il y a beaucoup d'autres navires que le "Earl-Grey" et le "Minto" qui naviguent entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme; il y a le "Landsdowne", l'"Aberdeen", "La Canadienne" et quelques autres.

M. LEMIEUX: Le "Dollard" est-il le navire que nous avons vu à Kingston?

M. HAZEN: Oui; le "Dollard" et le "Bellechasse" étaient à Kingston à cette époque.

M. LEMIEUX: Le navire "Princess" fait-il encore le service de la baie des Chaleurs?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Est-il toujours sous les ordres du commandant Wakeham?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Je me fais un devoir de reconnaître que cet officier a toujours donné entière satisfaction à la population de cette région.

M. HAZEN: Je voudrais en avoir beaucoup comme lui.

M. CARROLL: A-t-on mis des navires brise-glace en service dans la province de la Nouvelle-Ecosse, l'an dernier? Je veux surtout parler du port de Sydney.

M. HAZEN: Nous n'avions pas de navires brise-glace disponibles pour envoyer dans le port de Sydney cette année. Lorsqu'on a eu besoin d'un navire brise-glace dans ce port, le "Stanley" qui opère dans cette région avait subi un accident et avait été mis en chantier pour des réparations. Les autorités du port nous ont demandé un navire brise-glace et nous avons beaucoup regretté de ne pas pouvoir nous rendre à cette demande.

M. LAW: Le département a-t-il quelques navires en construction à l'heure qu'il est?

M. HAZEN: Dans le moment, le département de la Marine n'a qu'un navire en construction, le "Dollard". Il y a deux dragues en construction à Collingwood, pour le chenal du Saint-Laurent; quelques autres navires sont aussi en chantier et sont destinés à la protection des pêcheries dans la Colombie-Anglaise. Tous ces navires sont construits par le département des Affaires navales. Des marchés ont été aussi

signés pour la construction de quelques petites embarcations à gazoline, pour la surveillance des pêcheries sur les côtes de la Colombie-Anglaise.

M. LEMIEUX: Des appareils de télégraphie sans fil sont-ils installés sur ces navires?

M. HAZEN: Sur quelques-uns. Tous ceux qui font un service maritime, comme l'"Aberdeen", le "Stanley", le "Montcalm" et le "Minto", sont pourvus d'appareils radiotélégraphiques.

M. LEMIEUX: Je crois que les capitaines des navires de l'Etat devraient être laissés entièrement libres dans le choix de leurs officiers et leurs équipages. Quand je représentais le comté de Gaspé, je laissais le commandant Wakeham entièrement libre de choisir son équipage et je crois que c'est là la raison de l'excellent service qu'il nous donne.

J'ai souvent eu l'occasion de comparer les équipages de la "Canadienne" et du "Princess" qui sont sous son commandement, avec les équipages de nos autres bateaux sur le Saint-Laurent. Les équipages de ces derniers sont plutôt choisis par les membres de cette Chambre que par les capitaines. Je considère que le ministre devrait laisser les capitaines absolument libres dans la composition des équipages et je suis certain que ce système nous donnerait un meilleur service.

M. HAZEN: Dans le cas du commandant Wakeham, le système dont parle mon honorable ami n'a pas été changé. C'est le seul navire de l'Etat où ce système ait été strictement observé. Je partage la manière de voir de mon honorable ami sur cette question, mais le système n'est pas toujours facile à appliquer. Pour ce qui concerne les officiers, nous nous efforçons toujours, lorsque survient une vacance, de donner de l'avancement à ceux qui font déjà partie du service, pourvu qu'ils aient la compétence voulue.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il accordé une augmentation d'appointements aux capitaines, cette année? Je me rappelle que pendant les quelques jours que j'ai été ministre de la Marine et des Pêcheries, j'ai reçu une requête signée par presque tous les capitaines et officiers des navires de l'Etat, par laquelle ils demandaient une augmentation d'appointements. J'étais disposé à leur accorder une augmentation légitime, mais malheureusement les électeurs du pays m'ont privé de l'occasion de mettre mes bonnes intentions à exécution. J'espère que mon honorable ami s'est rendu à cette demande des officiers des navires de l'Etat. Ces appointements sont restés stationnaires depuis un grand nombre d'années et ces marins ressentent, comme les autres, l'augmentation survenue dans le coût de la vie.

M. HAZEN: Plusieurs augmentations ont été accordées pour équilibrer les salaires, mais cela ne règle pas complètement la question. Les fonctionnaires du département préparent en ce moment une liste des salaires et des augmentations, de sorte que lorsqu'un homme entrera dans le service, il saura d'avance quelles augmentations il peut attendre et quel sera le salaire maximum auquel il pourra atteindre. Cette liste, qui comportera certainement une augmentation dans le traitement des officiers, sera bientôt prête à être soumise à mon approbation.

M. LAW: Le département se propose-t-il de construire, durant la présente année, d'autres bateaux que ceux que le ministre vient de mentionner? Si telle était l'intention du département, je rappellerai au ministre que nous avons à Yarmouth un chantier auquel on pourrait confier la construction des petits navires dont le département a besoin.

M. HAZEN: Je considère qu'à l'avenir, il serait préférable, lorsque nous demanderons des soumissions, de stipuler que les navires devront être construits au Canada et j'espère que ce système sera aussi adopté par tous les autres départements.

Une des grandes difficultés que nous avons toujours éprouvée, c'est que ces navires n'ont jamais pu être livrés à la date mentionné dans le marché. Nous n'éprouvons pas ces ennuis, lorsque la construction des navires est confiée aux grandes maisons anglaises. Les soumissions des constructeurs anglais sont de beaucoup plus basses que celles des constructeurs canadiens et ces derniers ne sont pas en état de supporter la concurrence. Cependant, lorsque nous demanderons des soumissions je crois qu'il sera préférable d'exiger que les navires soient construits au Canada. Je crois qu'il en résulterait que les maisons anglaises installeraient des chantiers ici, ce qui fournirait de l'emploi à nos ouvriers.

Je dirai en passant que si les chantiers de Yarmouth sont capables de faire concurrence aux chantiers étrangers, je serai bien aise de leur donner la préférence.

Il y a dans le budget un crédit pour un navire brise-glace de première classe, destiné au service du Saint-Laurent. Ce service est fait actuellement par le "Montcalm" et le "Lady-Grey". Ils sont employés à briser la glace à une certaine saison et pendant le reste de l'année, le département de la Marine et des Pêcheries les emploie d'une manière générale, pour d'autres services. Ce système n'est pas très satisfaisant. Le travail de navires brise-glace est d'une nature particulière et exige des navires munis de machines très puissantes, ce qui en rend l'usage très coûteux pour le service d'été sur les rivières. Nous demandons cette année un crédit pour acheter un navire brise-glace

perfectionné, pour le service du Saint-Laurent. Je considère qu'il est très important de briser la glace sur le Saint-Laurent, car si ce travail n'est pas fait à une certaine date, il se produit des inondations désastreuses, sans compter que la rupture du champ de glace hâte considérablement l'ouverture de la navigation à Montréal. C'est le seul navire que je me propose de faire construire cette année.

M. LEMIEUX: Sera-t-il construit ici?

M. HAZEN: Je l'espère.

M. LEMIEUX: J'apprends avec plaisir que le ministre se propose d'augmenter notre flotte de navires brise-glace. Il n'ignore pas qu'à Québec et dans les environs on se montre très hostile à la rupture du pont de glace au cap à la Roche. Quand j'étais ministre, délégations sur délégations sont venues protester contre l'emploi de ces navires sous prétexte, que la rupture de la glace au cap à la Roche fermait complètement le port de Québec et empêchait le service des bateaux traversiers. Il y avait un peu de vrai dans ces récriminations, mais les glaces flottantes, tout en causant de grands inconvénients, n'ont jamais entièrement interrompu le service.

Mais, comme le fait remarquer l'honorable ministre, ces navires brise-glace rendent un immense service au pays en rendant possible l'ouverture de la navigation au moins trois semaines plus tôt et prévenant des inondations désastreuses sur les deux rives du Saint-Laurent, depuis le cap à la Roche jusqu'à Trois-Rivières et au lac Saint-Pierre. Mes prédécesseurs, feu l'honorable M. Préfontaine et l'honorable juge Brodeur, ont fait une œuvre méritoire en dotant le pays de ce service. Pendant plusieurs hivers consécutifs, des ingénieurs ont été postés sur les deux rives pour surveiller et étudier le mouvements des glaces et des courants. Du jour où les navires brise-glace se sont mis à l'œuvre, les inondations ont cessé en haut du cap à la Roche. Les avantages que nous retirons de ce service au point de vue commercial, financier et économique, sont si grands que nous n'avons certainement pas trop de trois navires pour faire le travail. Le nombre des paquebots qui naviguent entre le Canada et l'Europe augmente continuellement et plus tôt le fleuve sera libre au printemps, le mieux ce sera pour nous. Je félicite le Gouvernement d'avoir décidé la construction d'autres navires brise-glace et j'espère qu'ils seront construits au Canada. L'honorable ministre a visité avec moi, l'an dernier, les chantiers de Kingston où étaient le "Dollard" et le "Bellechasse". Le "Montmagny" a été construit dans les chantiers de Sorel. Il a peut-être coûté plus cher que s'il avait été acheté en Angleterre, mais si l'on veut encourager la construction maritime, il ne faut pas craindre de faire quelques sacrifices au début. Il y a un commencement à tout. Je n'ai aucun doute que le premier navire brise-glace construit en Russie, le fameux "Ermaak", a coûté des sommes considérables; mais depuis, la Russie construit des navires brise-glace pour les autres pays et grâce aux sacrifices qu'elle a faits au début, elle s'est assurée une des plus prospères industries du monde entier.

Si mon honorable ami prenait pour devise: "Le Canada aux Canadiens" et s'il encourageait exclusivement les chantiers de construction du pays, il aurait bien mérité de la patrie.

Je lisais l'autre jour dans un journal qu'une maison de construction de Collingwood avait obtenu de construire le plus grand navire qu'on ait jamais vu sur les lacs. Si une maison canadienne de Collingwood, avec ses propres ouvriers, son outillage et ses matériaux, peut construire les plus grands navires qui naviguent sur les lacs, le département de la Marine et des Pêcheries peut certainement installer à Sorel, à Kingston, ou dans les Provinces maritimes, des chantiers assez importants pour construire les navires dont il a besoin.

Si je ne me trompe, au cours de la présente session, une députation est venue interviewé mon honorable ami et l'honorable premier ministre, pour leur demander d'encourager la construction maritime au Canada. Voici une excellente occasion qui se présente. Si nous ne pouvons pas faire tout le travail qu'exige la construction de ces navires, nous pouvons faire venir d'Angleterre un certain nombre d'hommes, pour diriger nos ouvriers.

Voyez ce que vient de faire la maison Vickers, d'Angleterre. L'immense cale de construction de Montréal a été construite en Angleterre, mais la maison Vickers s'est engagée à construire des usines, des deux côtés de la cale, pour faire tout le travail que nécessite la réparation des navires. Cette maison sera aussi en état d'entreprendre la construction des navires d'un certain tonnage. C'est une maison anglaise, mais elle devient canadienne et, par conséquent, ne cesse pas d'être anglaise. Si la maison Vickers, établie à Maisonneuve, reçoit de l'encouragement, je suis certain qu'avant longtemps nous aurons une industrie maritime considérable, dans le voisinage de Montréal.

Je conseillerais à mon honorable ami de ne pas se montrer trop parcimonieux quand il s'agira de faire construire des navires dans ce pays, même s'il devait payer 15 ou 20 p. 100 de plus. Les électeurs ne le lui reprocheront pas, car ce sacrifice servira à doter le pays d'une grande industrie qui, plus tard, fera honneur au Canada.

M. SINCLAIR: Le ministre ne peut pas exiger que le travail se tasse ici aussi rapidement que dans les chantiers les mieux outillés de la mère patrie. Quand un constructeur canadien reçoit une commande, il lui faut d'abord examiner le plan pour se rendre compte du travail qu'il aura à faire; il est obligé de faire venir une certaine quantité de matériaux de l'étranger; il faut qu'il envoie son devis, avec ses commandes, et tout cela lui fait perdre des semaines et peut-être des mois. Il faut tenir compte de tout cela, si l'on veut encourager le constructeur canadien. Le ministre ne doit pas oublier, non plus, que beaucoup d'articles qui entrent dans la construction d'un navire sont lourdement taxés. Il ne peut pas s'attendre à ce que nous construisions à aussi bas prix, qu'un pays libre-échangiste comme l'Angleterre.

M. HAZEN: La différence est surtout dans les salaires.

M. SINCLAIR: Je ne le crois pas.

M. HAZEN: Je me suis fait donner les prix par les maisons de construction canadiennes et elles s'accordent à dire que la différence est surtout dans les salaires; elle est de 45 p. 100.

M. SINCLAIR: Si l'honorable ministre veut se renseigner auprès des constructeurs canadiens, il constatera que la différence des salaires n'est pas l'item le plus important.

M. HAZEN: Je me suis renseigné auprès des constructeurs canadiens, et c'est ce qu'ils m'ont dit.

M. SINCLAIR: Il est admis que les ouvriers canadiens font plus de travail, dans une journée, que les ouvriers anglais et comme on peut les employer à une foule de travaux variés, leurs services sont plus précieux que ceux des ouvriers anglais. Le coût des matériaux est aussi un item très important. Il y a quelques années, j'ai eu occasion d'étudier cette question; j'ai visité des chantiers à Collingwood et à Toronto et j'ai recueilli des renseignements que je puis communiquer au ministre. J'ai appris que la construction au Canada, coûte environ $6 de plus par tonne, qu'en Angleterre, laissant de côté toute question de bénéfices. Le ministre devra tenir compte de ces différences dans les conditions, s'il veut que les constructeurs canadiens puissent supporter la concurrence des constructeurs anglais.

Les retards dont on se plaint sont souvent causés par le département. Le printemps est maintenant passablement avancé et si le ministre nous avait soumis ses prévisions budgétaires il y a quatre ou cinq mois, s'il s'était fait voter les crédits nécessaires, s'il avait fait préparer les plans, les constructeurs canadiens auraient pu envoyer leurs dévis en Angleterre depuis plusieurs mois et ils seraient par conséquent plus en état d'exécuter les travaux dans le cours de la présente saison. Quoi qu'il en soit, je suis bien aise d'apprendre que le ministre se propose de faire construire ces navires au Canada, si c'est possible.

M. MARCIL: Je me fais un plaisir de corroborer ce que vient de dire l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) au sujet du commandant Wakeham, du " Princess ". Je l'ai vu à l'œuvre depuis plus de vingt ans dans le golfe Saint-Laurent, et il n'y a pas d'officier plus compétent au service du département.

Tout le monde, dans cette partie du pays, espère qu'il restera encore longtemps en fonction. J'ai aussi appris avec plaisir que cet officier a toute liberté dans le choix de son équipage. J'aimerais à savoir si la même règle est appliquée sur les autres navires du golfe et du fleuve Saint-Laurent.

M HAZEN: La règle est à peu près la même que celle qui a été suivie depuis nombre d'années. Le commandant Wakeham est le seul qui ait le libre choix de son équipage. Nous nous efforçons toujours de donner de l'avancement aux anciens employés, quand une vacance se produit.

M. MARCIL: J'ai reçu des plaintes de certains employés sur les navires de l'Etat, qui ont été destitués d'une manière sommaire, à l'avènement du Gouvernement actuel.

M. HAZEN: Pas sur ces navires.

M. MARCIL: Le ministre sait-il combien d'employés ont été destitués sur les navires de l'Etat, dans le Saint-Laurent?

M. HAZEN: Non. Je crois qu'il y a eu très peu de destitutions. Beaucoup de marins ne sont engagés que pour la saison. Ils signent un engagement pour une saison et, bien souvent, ils ne reviennent pas à leur poste. Tous les ans, il se produit de nombreux changements dans le personnel des équipages.

M. MARCIL: Quand des vacances se produisent, les nominations sont-elles laissées aux représentants des différents comtés?

M. HAZEN: Quand il y a des vacances.

M. LAW: Les bateaux-phares sont-ils compris dans ce crédit?

M. HAZEN: Non. Il y a un crédit spécial à cet effet.

M. McKENZIE: Dans la Nouvelle-Ecosse et toutes les Provinces maritimes nous comprenons la grande importance du Saint-Laurent qui est la principale artère commerciale du pays. Mais il y a des saisons de l'année où les navires brise-glace ne peuvent pas être employés sur le Saint-Laurent et ils pourraient être mis à l'œuvre très utilement, dans le port de Sydney, quand ils n'ont rien à faire ailleurs. Il

serait aussi possible d'utiliser le navire qui sert à la pose du câble sous-marin. Depuis quelques années, ce navire hiverne dans le port de Sydney-nord, et l'on prétend qu'il serait possible de le convertir en navire brise-glace, pendant l'hiver.

M. HAZEN: A qui appartient ce navire?

M. McKENZIE: Au département des Travaux publics. Il serait très important de mettre un navire brise-glace dans le port de Sydney, pendant trois ou quatre mois de l'année. Nous n'aurions pas besoin d'un navire très puissant, car la glace qui s'amoncelle à l'entrée du port n'est jamais très épaisse. Il serait très important de tenir un chenal ouvert sur une distance d'environ 5 milles, à partir de l'entrée du port jusqu'à Sydney-nord, ou peut-être jusqu'au quai, à 4 milles plus loin. Nous avons à cet endroit, les immenses aciéries dont les Provinces maritimes et tout le Canada sont légitimement fiers. La Dominion Steel and Coal Company représente un capital de cinquante à soixante millions de dollars; l'industrie de la houille et celle des métaux sont réunis sous une direction unique. Les produits de ces usines pourraient être expédiés d'un bout de l'année à l'autre, si ce chenal était maintenu ouvert. Mais ce qu'il y a de plus important que l'expédition des produits, c'est l'entrée de la matière première que l'on fait venir de Terreneuve. Tout le minerai est importé de Terreneuve et je crois que l'on a aussi commencé maintenant à faire venir la chaux du même endroit. L'expédition des produits et l'importation du minerai sont aussi des item très importants pour la Nova Scotia Steel Company. Pour toutes ces raisons, je ferai observer au ministre—si je puis réussir à attirer son attention. . .

M. HAZEN: Je demande pardon à mon honorable ami.

M. McKENZIE: Cette question est assez importante pour que l'honorable député d'Halton (M. Henderson) permette au ministre de m'écouter quelques instants. Je parle au nom de deux des plus grands établissements industriels du Canada, d'une question qui est d'une importance vitale pour toutes deux. Je demande que le département de la Marine fasse quelque chose pour tenir le port de Sydney ouvert toute l'année. Le ministre et l'honorable député d'Halton connaissent bien ce port.

M. HENDERSON: Je demande pardon à mon honorable ami. Je n'ai pas bien saisi ce qu'il vient de dire.

M. McKENZIE: Je dis que le ministre et l'honorable député connaissent bien le port de Sydney.

M. HENDERSON: En effet.

M. McKENZIE: Ils en connaissent la grandeur, la magnificence et la beauté.

M. HENDERSON: J'y suis allé une fois.

M. McKENZIE: On comprend l'importance qu'il y aurait à tenir ce port ouvert toute l'année, si la chose peut être faite à un prix raisonnable. Actuellement, il est fermé par les glaces pendant quelques mois et le charbon, les rails et tous les produits des usines, pourraient être expédiés pendant toute l'année si le Gouvernement tenait ouvert un chenal d'environ 4 milles de long. Non seulement ces usines pourraient expédier leurs produits, mais elles pourraient également faire venir leurs matières premières de Terre-Neuve, si leurs navires pouvaient pénétrer dans le port. Dans les conditions actuelles, le minerai est apporté en énormes quantités pendant les mois d'été et emmagasiné à grands frais. Les opérations seraient grandement facilités, si le minerai pouvait être apporté tout le long de l'année. La Dominion Steel and Coal Company a maintenant commencé à faire venir sa chaux de Terre-Neuve et c'est une raison de plus pour tenir la navigation ouverte d'un bout de l'année à l'autre.

Sydney-nord est le terminus de l'Intercolonial sur l'Atlantique et c'est à cet endroit que se font les correspondances avec Terre-Neuve. Le trafic a fait de grands progrès depuis dix ans. Il y a dix ans les communications étaient presque nulles entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Ecosse. Depuis, au lieu d'un navire nous en avons deux et il se fait un trafic énorme, dix fois, je dirai même cent fois, supérieur à celui qui se faisait il y a dix ans; et il augmente sans cesse. La compagnie Reid, de Terre-Neuve, lutte de son mieux contre la glace et fait tous ses efforts pour maintenir le service pendant tout l'hiver. Elle réussit très bien et ne manque que quelques voyages. Puisque nous avons des excédents considérables, que l'argent abonde dans le trésor, que le Gouvernement prétend vouloir encourager les industries et améliorer les moyens de transport, il me semble qu'il pourrait employer une certaine somme pour convertir le navire dont j'ai parlé en navire brise-glace, ou pour en construire un nouveau qui maintiendrait la navigation ouverte durant tout l'hiver, dans le port de Sydney. Ce navire aurait fini son travail dans le port de Sydney avant que sa présence fût nécessaire dans le Saint-Laurent.

Le ministre peut être certain qu'il ne pourrait pas employer d'une manière plus utile la somme que nécessiterait ce travail. Il ne s'agit pas de politique dans cette affaire. Je ne cherche pas à me concilier les électeurs, ni à induire le ministre en erreur. Je traite une question qui intéresse au plus haut point les industries de ce pays et je demande une amélioration qui confére-

rait de grands avantages à deux de nos plus grands établissements industriels.

M. HAZEN: Je me rends parfaitement compte de l'importance de la question que traite mon honorable ami et je comprends l'avantage qu'il y aurait à maintenir la navigation ouverte pendant l'hiver dans le port de Sydney. Je crois qu'avec la construction d'un nouveau navire brise-glace pour le Saint-Laurent, nous pourrons assez facilement remédier aux inconvénients que signale l'honorable député. La construction de ce nouveau navire rendra le "Montcalm" disponible et je crois que nous pourrons l'amener à Sydney pendant l'hiver. De plus, avec l'installation d'un bac transbordeur sur les détroits de Northumberland, pour relier le réseau de l'île du Prince-Edouard à la terre ferme, nous aurons deux autres navires qui pourront être employés à briser la glace—le "Earl Grey" et le "Minto". Je crois que dans un an ou deux, nous aurons tous les navires brise-glace nécessaires pour les ports de l'Atlantique et le Saint-Laurent. Les années précédentes, le département a pu rendre des services à Sydney avec le "Stanley", mais malheureusement, ce navire a subi des avaries l'automne dernier et il n'était pas disponible à l'époque où ses services auraient pu être utiles.

M. MARCIL: Je ferai observer à l'honorable ministre qu'il y a dans la baie des Chaleurs des ports ou un navire brise-glace pourrait rendre de grands services. La navigation est souvent interrompue dans la baie des Chaleurs, parce que les ports de Dalhousie et de Gaspé sont fermés par la glace. Un navire brise-glace serait très utile à ces endroits.

M. LAW: Combien de navires ce département emploie-t-il dans le service des bouées, dans la Nouvelle-Ecosse?

M. HAZEN: Il y en a deux dans la Nouvelle-Ecosse, le "Lady-Laurier" et le "Stanley"; deux dans le Nouveau-Brunswick, l'"Aberdeen" et le "Lansdowne". En hiver, le "Montmagny" est aussi employé dans le Nouveau-Brunswick.

M. LAW: On semble croire depuis quelques années que le département n'a pas assez de navires pour le service des bouées. Le ministre n'ignore pas que les côtes de la Nouvelle-Ecosse sont les plus dangereuses du monde et qu'il est très difficile d'y maintenir les bouées en place. J'ai constaté depuis plusieurs années, que pendant l'hiver, un grand nombre de bouées sont emportées par les courants et comme le département n'a pas de navire près de Yarmouth, il faut en faire venir un de Saint-Jean, pour remettre ces bouées en position. Si l'administration faisait un arrangement, à un prix raisonnable, avec une maison de Yarmouth pour le service des bouées, je crois que ce serait une excellente affaire pour le département et pour la navigation.

Le service de ces navires, entre Boston et Yarmouth, l'emporte, au point de vue de la rapidité, sur celui que peuvent fournir les chemins de fer. Ainsi, lorsqu'il arrive que ces bouées sont déjà déplacées, des centaines de vie sont en péril; il importe donc grandement quon remette ces balises en place le plus tôt possible. L'honorable ministre comprend que, lorsqu'il arrive qu'une bouée est emportée à la dérive, il s'écoule probablement de vingt-quatre à quarante-huit heures avant que le fait ne soit rapporté, qu'il faut une couple de jour au steamer, chargé de ce travail par l'Etat, pour se rendre de Saint-Jean aux environs de Yarmouth. Si ce navire sert déjà à d'autres fins, il peut se passer plusieurs jours, avant qu'il ne se mette à la recherche de la bouée perdue et qu'il ne retrouve cette dernière. S'il faisait une convention avec les propriétaires des navires qui font ce service régulier et dont les bureaux se trouvent à Yarmouth, ou avec d'autres personnes, l'honorable ministre, j'en suis convaincu, se trouverait en mesure d'assurer un service plus régulier, et cela, au plus grand avantage des intéressés, surtout à celui des marins qui sont obligés de faire la navigation sur le littoral, navigation qui devient exceptionnellement dangereuse, au cours des mois d'hiver.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre peut-il nous renseigner sur la façon dont on se procure les approvisionnements de ces navires? Est-ce qu'on les achète sur soumissions?

M. HAZEN: Je suppose que l'honorable député veut parler des denrées alimentaires qu'achète le département. Les commis aux vivres, dans le cas de chacun de ces bateaux, passent un marché avec les fourniseurs, suivant un montant fixé par le département. Ce système date de quelques années déjà. Antérieurement, les préposés aux achats des vivres avaient pris l'habitude d'acheter eux-mêmes et d'envoyer au département la facture de ces articles. On a constaté que ce système n'était pas avantageux au pays. Le département entretient l'avis que la pratique, présentement observée, l'emporte, et de beaucoup, sur l'ancienne, au point de vue des intérêts du département et à celui du service de l'Etat. Les préposés aux achats de vivres sont parties à une convention qui se rapporte à la nourriture des hommes, à tant par jour, et à celle des officiers, à tant par jour.

M. SINCLAIR: Le préposé à l'achat des vivres peut-il s'adresser à n'importe quel fournisseur?

M. HAZEN: Certainement.

M. SINCLAIR: Il n'y a pas de fournisseurs choisis d'avance?

M. HAZEN: Nullement.

M. LAW: S'il arrive que le commis aux vivres n'acquitte pas les factures, le ministre se procure-t-il les articles sur garantie?

M. HAZEN: Oui. Ces garanties sont personnelles, parce qu'il nous est impossible d'obtenir d'une compagnie de cautionnement qu'elle se rende responsable de ces achats faits par les commis aux vivres. Nous publions dans les journaux des différentes localités intéressées des avis qui annoncent à la population que le Gouvernement n'est pas responsable des conventions conclues par ces préposés à l'achat des vivres. Autant que faire se peut, nous tenons ces personnes responsables, au moyen de ces cautionnements personnels, mais, en dépit de tout le soin que peut apporter l'agent acheteur à remplir son devoir, il est impossible de recouvrer certaines de ces factures. En réalité, quelques-uns de ces préposés aux achats de vivres ont démissionné, parce qu'ils se trouvaient dans l'impossibilité de fournir la moindre de ces garanties. M. Doutre et le sous-ministre ont tenté tous les efforts dans le but d'obtenir des cautionnements qui fussent approuvés par le ministre de la Justice.

M. SINCLAIR: Comment se fait l'approvisionnement de la houille?

M. HAZEN: Par soumissions et par traité.

M. LAW: L'entente entre le ministère et les préposés à l'achat des vivres peut être parfaite, mais elle est injuste, dirais-je, à l'endroit des bouchers, des épiciers et d'autres marchands qui approvisionnent, de temps à autre, ces préposés à l'achat des vivres, lorsqu'il arrive que ces fournisseurs ne peuvent recouvrer le montant de leurs factures. Ces navires se rendent à des localités peu considérables; le préposé aux vivres, casquette portant ruban doré, se rend à l'étal d'un boucher ou à une épicerie de l'endroit pour y faire des achats. Le boucher, l'épicier ou le marchand lui livre les articles et il fait la facture de ces derniers, dans la conviction qu'elle sera acquittée par l'Etat.

M. HAZEN: Autant que possible, nous faisons connaître partout que le Gouvernement n'est pas responnsable du paiement des articles ainsi achetés.

M. LAW: A mon sens, on devrait garder une certaine retenue, dans le cas de chacun de ces fonctionnaires de façon à garantir le paiement à tous ceux qui fournissent ainsi des marchandises ou des approvisionnements aux équipages des navires de l'Etat.

Examen des capitaines et des seconds, $16,-500.

M. LEMIEUX: Quels sont ceux qui composent le bureau des examinateurs, à Québec?

M. HAZEN: Voici les noms des examinateurs: MM. Charles Eddy, William Lugar—les journaux m'apprennent que M. Lugar est décédé—le capitaine H. W. King, Alexander Cameron, John E. Murphy, James Sutherland, A. I. Wolf, James Gaudin, George C. Coles, M. Thodarson, Angus Grant et G. Hallett. Le montant a été de $5,000, l'année dernière. On veut consacrer la somme supplémentaire de $5,000 à l'expansion de ce service. Nous avons reçu un très grand nombre de plaintes à propos des inconvénients auxquels doivent faire face les capitaines des bateaux qui font la navigation des Grands lacs, lorsqu'il leur faut subir ces examens.

M. LEMIEUX: Où siégera ce bureau d'examinateurs? Sera-ce à Ottawa?

M. HAZEN: Non, à différent endroits. Le capitaine King est à Toronto.

M. LEMIEUX: Qui l'honorable ministre a-t-il à Québec?

M. HAZEN: Le capitaine Lafrance. Ce crédit supplémentaire se repartira ainsi : examinateur, à Toronto, $1,800; examinateur, à Québec, $600; le capitaine Lachance reçoit, en outre, une compensation à titre de directeur d'une école de marine; ses appointements représentent, en tout, $2,-400.

Je continue mes données: examinateurs, à Saint-Jean, $600; loyer de bureau, $500; extension du service, dans les provinces de Québec et d'Ontario, $1,000; examens au Yukon, $500. En outre des fonctions qu'ils doivent remplir en qualité d'examinateurs des capitaines et des seconds, ces fonctionnaires sont tenus de faire les enquêtes préliminaires sur tous les accidents maritimes; de donner des conférences dans les écoles de marine, enfin d'exécuter tout le travail que le département peut leur assigner.

M. LAW: J'ai relevé dans les journaux que le ministère de la Marine et des Pêcheries étudiait la question de changer les centres d'examens pour les capitaines et seconds et d'en établir un—principal, celui-là—dans les Provinces maritimes. En est-il ainsi?

M. HAZEN: Nous avons eu le capitaine Lugar, en qualité d'examinateur en chef des capitaines et des seconds dans la Nouvelle-Ecosse; il y a d'autres examinateurs locaux.

M. LAW: Le capitaine John E. Murphy remplit-il encore la fonction d'examinateur des capitaines et des seconds de navires, au port d'Yarmouth?

M. HAZEN: Oui.

M. LAW: Se propose-t-on de modifier l'état de choses qui existe présentement?

M. HAZEN: Non. Les récompenses accordées pour sauvetages, y comprises les stations de sauvetage, s'élèvent à $110,000. On relève ici une augmentation dans le cas des stations nouvelles de la Longue-Pointe, de la Pointe-Pelée, sur le lac Erié, de Bay-View, de Digby, de Toronto, de Chéticamp et de Richibuctou.

M. LAW: Le budget supplémentaire contient-il un crédit destiné à l'établissement d'une station de sauvetage à l'île à la Boue?

M. HAZEN: Non.

M. SINCLAIR: On trouve à redire à la façon dont l'honorable ministre, depuis qu'il a assumé sa fonction, en a agi à l'endroit des stations de sauvetage. Lorsqu'il a répondu à une question posée, en cette Chambre, j'ai été surpris d'apprendre qu'on avait remercié de leurs services un nombre aussi considérable de patrons des chaloupes et de membres des équipages attachés à ces stations de sauvetage, la plupart sans qu'on se fût donné le mal de tenir la moindre enquête sur le bien fondé des accusations portées contre eux. On avait toujours supposé que le service des bateaux de sauvetage échappait aux influences politiques; à tout événement, c'était là l'idée qu'on s'en formait dans cette partie du pays où j'habite. Il était d'usage que le marin le plus apte à remplir cette tâche prît la direction du bateau de sauvetage et qu'il choisît son propre équipage, retenant de préférence les services des meilleurs rameurs et ceux des jeunes gens les plus vigoureux qu'il trouvait au port d'attache. Ce fut une grande surprise pour la Chambre et pour le pays d'avoir à constater que ce service lui-même n'échappait pas à la mise en vigueur du système de spoliation que le ministre avait établi.

En réponse à la question dont j'ai parlé, l'honorable ministre a déclaré qu'il comptait dix-neuf stations de sauvetage, sur le littoral, et que les fonctionnaires attachés à douze de ces installations avaient été remerciés de leurs services, dont sept, sans enquête aucune. L'un de ces derniers habite la division électorale que j'ai l'honneur de représenter; ses états de services n'ont jamais donné lieu à reproche, dans le passé.

M. HAZEN: A quel chiffre l'honorable député a-t-il porté le nombre de ces installations?

M. SINCLAIR: La réponse que j'ai par devers moi indique qu'on en compte dix-neuf. Mais ces données datent du jour où l'honorable député a pris la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. HAZEN: Oui; on en compte vingt-sept, aujourd'hui.

M. SINCLAIR: Pour ma part, je proteste énergiquement contre la façon dont on s'occupe du service de sauvetage et que je viens d'indiquer. Ceux qui sont responsables de ces stations encourent des risques considérables et leur travail est loin d'être facile. Les membres des équipages de ces navires sont généralement les meilleurs loups de mer qu'on trouvait à ce port. Dans mon propre comté, le Gouvernement a congédié M. Hugh P. Munro, sans enquête préalable, et l'a remplacé par un homme qui se trouvait absent du district, au temps de sa nomination. Tous le service des bateaux de sauvetage, le long du littoral, fut dans une désorganisation complète plusieurs semaines durant, à la suite du changement opéré. Tout cela s'accomplit sans motif valable quelconque. Du moins, il m'a été impossible d'obtenir du ministre une raison quelconque qui excusât sa conduite, en cette circonstance; s'il peut invoquer, aujourd'hui, un motif plausible, à son avantage, je lui demande de me le faire connaître. Mon étonnement a été grand, lorsque j'ai constaté qu'on avait remercié de ses services un homme qui avait, durant plusieurs années, rempli aussi fidèlement sa fonction que l'avait fait M. Munro. Si je ne me trompe, ce dernier avait été au service de l'Etat aussi longtemps que le fut l'autre M. Munro, dont j'ai signalé le cas, au cours de cette session. Si je me rappelle bien, il avait éte nommé par le parti conservateur, avant le changement de ministère qui s'est produit, en 1896. Le gouvernement libéral n'a pas—autant que je sache—donné leur congé aux équipages des bateaux de sauvetage du long du littoral. Quoi qu'il en soit, il n'a pas eu recours à ce système, dans le cas de cette partie de la Nouvelle-Ecosse que j'habite. Si je comprends bien, M. Munroe a rempli cette fonction depuis 1896, et l'ancien Gouvernement l'a gardé à son emploi tout le temps qu'il dirigea les affaires du pays.

Il a exécuté son travail de façon à contenter ses supérieurs et les dossiers du ministère contiennent des certificats qui approuvent ce que son équipage et lui-même ont fait, dans plus d'une circonstance. J'ai sur mon pupitre une déclaration de l'agent des Lloyds et d'autres personnes établissant que les hommes dirigés et dont les services avaient été retenus par M. Munro, composaient un équipage très compétent et qui donnait satisfaction à tous les intéressés. Avant que cet homme ne fût remercié de ses services, j'ai écrit à l'honorable ministre que certaines gens cherchaient à obtenir

la révocation de ce fonctionnaire; je lui ai demandé de fournir à M. Munro l'occasion de se défendre, s'il était accusé. Voici la réponse que l'honorable ministre fit le 22 décembre 1911:

Avant que rien ne soit définitivement arrêté en vue de remercier de ses services M. Munroe, on fournira à ce dernier l'occasion d'être entendu dans sa propre défense.

Mais on ne lui a pas accordé ce privilège, puisque la lettre suivante qu'on trouve au dossier, vient du commandant Thompson; elle annonce à M. Munro qu'on le remercie de ses services et qu'on lui demande de remettre la clef de la remise aux chaloupes ainsi que tous les autres articles qu'il avait sous sa haute main à son successeur. Voici un cas qui s'est produit, dans mon propre comté; tout le long du littoral, on a compté douze destitutions, dont sept n'ont pas fait l'objet d'une enquête.

M. LAW: Je signalerai encore la révocation du capitaine du bateau de sauvetage stationné à Yarmouth. J'ai demandé à l'honorable ministre, il y a déjà quelques semaines, si des fonctionnaires avaient été remerciés de leurs services, et j'ai compris qu'il m'a répondu que nul fonctionnaire n'avait reçu de congé forcé. J'avais entendu parler de la révocation du capitaine Albert Caines, mais la réponse du ministre me mit à l'aise jusqu'au jour où j'eus l'occasion, quelque temps plus tard, de me rendre chez moi. Je constatai alors que cette destitution s'était opérée, sans enquête, et que l'intéressé n'en avait appris la nouvelle qu'à la réception d'un mot du département. A l'instar de l'honorable représentant de Guysborough, je reconnais que la politique en est rendue, aujourd'hui, au Canada, à un point ou l'on congédie forcément les membres de l'équipage d'un navire de sauvetage, parce qu'il leur arrive d'être libéraux ou conservateurs. Plus tôt on se débarrassera de ce système, mieux ce sera pour les gens auxquels, s'ils sont en péril, ces équipages doivent porter secours. Le capitaine Caines a été un fonctionnaire fidèle et utile.

Il fut un de nos officiers de navires les plus respectés, à Yarmouth, durant un grand nombre d'années; c'était un marin habile et il habitait près de la station de sauvetage. Remercier de ses services un homme semblable, sans enquête, c'est faire preuve d'une mesquinerie manifeste, pour ne rien dire de plus.

M. HAZEN: Le capitaine Albert Caines a été remercié de ses services à l'avis des fonctionnaires du département, à cause de son âge avancé, soixante-douze ans révolus.

M. LAW: J'ai vu des hommes âgés de plus de soixante-dix ans qui sont—et de beaucoup—plus alertes et actifs que ne l'est l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) qui applaudit si bruyamment. M. le capitaine Caines était un fonctionnaire possédant toutes les aptitudes voulues pour prendre la direction d'un navire de sauvetage; à ce point de vue, je ne lui connais pas de supérieur. Aussi, l'excuse qu'on l'a remercié de ses services à cause de son âge est une piètre excuse. J'aurais eu plus d'estime pour l'honorable ministre, s'il eût déclaré qu'il avait congédié cet homme parce qu'il avait été, toute sa vie, un libéral convaincu. A nouveau, j'affirme que la révocation de cet homme, dans ces conditions, démontre une faible conception des affaires et que cela n'ajoute rien à la dignité du ministre de la Marine et des Pêcheries. Pourrais-je demander à l'honorable ministre si l'on a construit une nouvelle station de sauvetage, à la Pointe-Prim, comté de Digby?

M. HAZEN: Il y a une nouvelle station à Bay-View, comté de Digby.

M. LAW: A-t-on mis ces travaux au concours?

M. HAZEN: Oui.

M. LAW: Quels furent les soumissionnaires?

M. HAZEN: Je n'ai pas ce renseignement devant moi, mais je serai heureux de me le procurer et de le communiquer à mon honorable ami, en aucun temps. On peut toujours consulter les liasses du ministère.

M. CHISHOLM (Antigonish): La station de Chéticamp est-elle ouverte?

M. HAZEN: Oui.

M. CHISHOLM: Qui remplit l'emploi de patron de chaloupes à cet endroit?

M. HAZEN: Michel Maillet. Il fut nommé par un décret du conseil, le 15 octobre 1912, lorsque la station fut ouverte.

M. CHISHOLM: Est-ce lui qu'on a recommandé, tout d'abord?

M. HAZEN: Oui, autant que je sache.

M. CHISHOLM: J'ai recommandé la nomination d'un nommé Doucette. Mon honorable ami sait-il si le nom de cet homme se trouve au département?

M. HAZEN: Je ne l'ai pas ici.

M. CHISHOLM: Il fut recommandé à cet emploi; j'avais compris qu'on l'avait nommé.

M. HAZEN: Je ne crois pas qu'on ait fait d'autre nomination antérieurement à celle que j'ai mentionnée, bien que je ne parle pas d'une façon positive, puisque je n'ai pas ce renseignement sous la main. Je tiens pour admis que l'honorable député a écrit au ministère, pour recommander la nomination de la personne dont il a men-

tionné le nom et qu'on pourra trouver cette lettre sur les liasses du ministère. Je serai heureux de fournir à l'honorable député tous les renseignements qu'il veut obtenir sur cette affaire.

M. MARCIL: Existe-t-il une station de sauvetage dans la province de Québec? A mon sens, il s'est produit assez de naufrages dans le bas du Saint-Laurent pour justifier le Gouvernement d'établir une station de sauvetage dans ces parages.

M. LEMIEUX: Je tiens à corroborer ce que vient de dire mon honorable ami de Bonaventure. Il devrait y avoir une station de sauvetage soit à Gaspé, soit à Pasbébiac. Sur cette partie de la péninsule que baigne l'Atlantique, le littoral est souvent balayé par des tempêtes terrifiantes, surtout au cours des mois de septembre, octobre et novembre; les dix ou quinze dernières années ont été marquées par de grandes pertes et de navires et de vies humaines. Je crois que mon honorable ami devrait étudier la question d'établir une station de sauvetage dans les environs.

M. MARCIL: On pourrait construire deux ou trois de ces stations de sauvetage le long du littoral de Gaspé.

M. HAZEN: Il est extraordinaire qu'on ait à constater qu'il n'y a pas de station de sauvetage dans la région. Je vais certainement m'occuper de la question.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre n'a fourni aucune explication du fait qu'il m'a écrit disant que l'on fournirait à M. Hugh M. Munro l'occasion d'être entendu, avant d'être remercié de ses services, et qu'il a négligé de remplir cette promesse, tout en congédiant ce fonctionnaire. C'est un procédé bien étrange et si l'honorable ministre peut invoquer une excuse, je crois que la politesse lui commande de nous la fournir.

M. HAZEN: Lorsque j'ai écrit cette lettre, je croyais que mon honorable ami avait voulu parler des accusations portées contre Munro et qui se rattachaient à des actes d'ingérence politique dont ce fonctionnaire s'étaient rendu coupable. Mais le commandant Thompson a fait rapport au département que Munro était âgé de 70 ans et qu'il était par trop vieux pour qu'on lui confiât la surveillance d'une station de sauvetage.

M. SINCLAIR: Si le commandant Thompson a fait un rapport semblable, je tiens à dire que l'honorable ministre constatera, en consultant les liasses, que cet homme a récemment adressé un autre rapport contredisant le premier. Des plaintes furent faites contre cet homme, antérieurement à la chute du ministère de sir Wilfrid Laurier, par certaines personnes qui convoitaient son emploi, et le commandant Thompson fut envoyé à White-Head pour faire une enquête sur toute cette affaire. Après s'être acquitté minutieusement de ce travail, le commandant a fait rapport au département que M. Munro, bien qu'âgé de 70 ans, était encore un homme bien actif et qu'ils pouvait parfaitement remplir l'emploi de directeur de la chaloupe de sauvetage attachée à cette station. Si le commandant Thompson a fait un second rapport contredisant le premier, cela prouve simplement qu'on ne lui a pas laissé le champ libre, en cette occurrence, et qu'on lui a forcé la main.

M. HAZEN: Munro est-il encore vivant?

M. SINCLAIR: Certainement. C'est un homme très énergique; on ne peut trouver homme d'un meilleur physique sur tout le littoral de l'est du Canada. Il est droit, grand et formé en athlète. Le commandant Thompson m'a déclaré à moi-même qu'il était surpris de trouver un homme de 70 ans aussi fort et aussi actif. Il a fait rapport au département que la tentative de faire congédier Munro, à cause de son âge, était absolument sans excuse et que cet homme pouvait parfaitement exécuter son travail, en qualité de directeur d'une chaloupe de sauvetage. Je demanderais à l'honorable ministre de déposer le second rapport qu'aurait fait, dit-on, le commandant Thompson, ce qui permettrait au comité de constater comment cet homme a traité cette question.

M. HAZEN: Je n'ai pas ce renseignement, ici, mais je serai heureux de me le procurer. En thèse générale, je crois qu'aucun homme âgé de 70 ans ne devrait faire partie de l'équipage d'un navire de sauvetage. Je pense qu'il est absurde de dire qu'un homme de 70 ans peut sortir en mer, dans des tempêtes terribles et exécuter le travail voulu, lorsqu'il s'agit de sauver l'équipage d'un navire en détresse.

Sir WILFRID LAURIER: Voilà ce que je ne puis admettre.

M. HAZEN: Il peut se faire que mon très honorable ami tente maintenant de sauver un navire en détresse.

M. CHISHOLM: (Inverness): Combien compte-t-on de fonctionnaires à la station de Chéticamp?

M. HAZEN: Un patron de chaloupe et un équipage de sept hommes. Le premier reçoit $75, par année, et les autres des gages encore plus faibles.

Enquête sur les naufrages, $18,400.

M. LAW: Comment dépense-t-on ce montant?

M. HAZEN: Le montant de ce crédit est exactement le même que celui de l'an dernier.

Voici comment on l'applique: dépenses de voyage du commissaire en chef des sinistres, $3,500; frais de voyage du commissaire des sinistres maritimes de la Colombie-Anglaise, $1,000; frais de voyage des témoins, $1,000; services de sténographes, $3,000; honoraires d'avocats, $2,000; services de surveillants hydrographes, $1,500; services d'interprètes, $200; préparation et impression au dactylographe du rapport, $200; impression et dépenses imprévues, $1,000; frais d'enquêtes préliminaires, $2,000. Ceci ne comprend pas les rémunérations qu'on peut acquitter aux commissaires intérimaires des sinistres et pour lesquelles on peut ajouter la somme supplémentaire de $1,500.

M. LAW: A-t-on nommé un commissaire des sinistres maritimes pour la province de la Nouvelle-Ecosse?

M. HAZEN: Il n'y a pas de commissaire des sinistres maritimes pour la Nouvelle-Ecosse. L'examinateur en chef des capitaines et des seconds préside les enquêtes préliminaires et remplit, quelquefois, la fonction de commissaire des sinistres maritimes. Lorsque le capitaine Lindsay ne peut agir, l'examinateur en chef des capitaines et des seconds le remplace; il ne peut réclamer un supplément d'appointements dans ce cas-là.

M. LAW: Il me semble qu'il devrait y avoir un commissaire dans le cas d'une province de l'importance de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre sait parfaitement que la Nouvelle-Ecosse a un littoral très dangereux et qu'il s'y produit de nombreux naufrages.

M. HAZEN: Il ne vous semble pas que notre personnel soit trop peu nombreux pour expédier la besogne. Je suppose que le peu de naufrages qu'on y relève provient surtout de ce que nous avons installé des balises tout le long de ce littoral.

M. LAW: Je suis convaincu qu'après quinze années d'une administration libérale qui s'est appliquée à améliorer le service des bouées, le nombre des naufrages a diminué.

Dépense des écoles de navigation, $8,000.

M. LEMIEUX: Où se trouvent ces écoles?

M. HAZEN: On compte présentement de ces écoles à Yarmouth (N.-E.), à North-Sydney, à Québec, à Collingwood et à Victoria. L'an dernier, le crédit fut le même et nos dépenses n'ont représenté que $970. Le fonctionnaire qui doit s'occuper de cette question, nous recommande d'adopter une politique différente de celle suivie dans le passée. Jusqu'à présent, nous avons compté surtout sur un système de conférences. Cependant, ce fonctionnaire fait rapport que, bien que ce système puisse tendre à augmenter le nombre des pêcheurs et des marins, il est presque inutile en tant que moyen de préparer les marins à prendre leurs certificats en qualité de capitaines et de seconds. On nous conseille maintenant d'abandonner le système de conférences et d'établir des écoles de navigation où ces hommes recevront l'enseignement de la navigation fleuviale et maritime au point d'être en état d'obtenir leurs grades de capitaines et de seconds. On nous propose également d'aider les écoles de navigation, si cela est nécessaire.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre fait-il provision pour quelques écoles supplémentaires?

M. HAZEN: Nous sommes prêts à aider à ces écoles, du moment qu'il sera démontré au département qu'il est nécessaire d'en établir.

M. SINCLAIR: Qu'est-ce qu'il y aura à faire?

M. HAZEN: A Collingwood, un particulier a ouvert une de ces écoles. Il a dit aux citoyens de l'endroit: Vous avez besoin d'apprendre la navigation, et je viens vous l'enseigner. Il reçoit une subvention annuelle du Gouvernement pour l'aider dans son entreprise. A Halifax, le capitaine Lugar, un fonctionnaire du département qui touche un traitement de $1,800, a tenu une école sans traitement additionnel.

M. MACLEAN: Je crois qu'on n'a pas nommé de successeur au capitaine Lugar.

M. HAZEN: Non Je crois que nous n'avons pas été officiellement informé de sa mort, bien que j'aie appris la nouvelle par les journaux.

M. SINCLAIR: Quelles démarches y aura-t-il à faire pour ouvrir une école dans une petite ville comme Canso où il y a environ 2,000 marins au long cours ou de pêcheurs qui exercent leur métier, en été, mais qui ne sont guère occupés pendant les mois les plus rigoureux de l'hiver? Ces gens pouvaient facilement fréquenter l'école et je n'ai aucun doute que le ministre pourrait s'entendre avec la commission scolaire et les autorités municipales pour avoir l'usage d'un local et obtenir certains autres avantages. Si le public était au courant des démarches à faire. Je suis certain que beaucoup de localités de la Nouvelle-Ecosse se prévaudraient de ce crédit. La grande question serait de trouver un instituteur compétent. Je serais bien aise de voir le département faire savoir aux petites localités qui désirent des écoles de navigation que l'Etat leur viendra en aide.

M. HAZEN: Nous travaillons à établir un meilleur système que celui qui existe actuellement. Nous avons des fonctionnaires qui étudient la question. S'il y avait,

dans ces localités, un nombre raisonnnable de jeunes gens désirant acquérir les connaissances nécessaires pour obtenir un certificat de capitaine ou de second, le département serait heureux de les aider libéralement. Je suis informé que, dans le passé, des demandes ont été faites pour des écoles de cette nature et que des subventions ont été accordées; mais ces tentatives n'ont pas été heureuses. Il y a quelques années, on a demandé au département de fournir un instructeur pour Montréal. On assurait que beaucoup d'élèves suivraient ces cours. Un instructeur très compétent, parlant couramment les deux langues, fut nommé à ce poste. Le premier soir, beaucoup d'élèves étaient présents, mais, le troisième soir, pas un ne s'est présenté et la tentative échoua lamentablement.

Ces écoles ne sont fréquentées que par ceux qui veulent se faire une carrière de la navigation au long cours. Si, dans quelques localités de la Nouvellle-Ecosse, il se trouvait huit ou dix jeunes gens désirant acquérir les connaissances voulues pour embrasser cette carrière, je n'ai aucun doute que nous pourrions aider à l'établissement de ces écoles avec ce crédit; s'il était possible de s'entendre avec la commission scolaire au sujet d'un local, cela faciliterait beaucoup les choses. Nous serons toujours disposés à bien accueillir les demandes de cette nature et à leur accorder toute l'attention qu'elles méritent.

M. SINCLAIR: L'école professionnelle d'Halifax pourrait-elle demander de l'aide pour ouvrir un cours de navigation?

M. HAZEN: Une correspondance a déjà été échangée, je crois, entre les autorités scolaires et le premier ministre et son collègue d'Halifax à ce sujet. Le département a été saisi de l'affaire et les fonctionnaires étudient la question, en ce moment.

M. SINCLAIR: Je ne partage pas la manière de voir du ministre au sujet de l'assiduité des éleves. A Canso, il y a quelques années, il y a eu une école pendant tout un hiver, sous la direction du premier instituteur de l'école publique.

C'était un homme quelque peu au fait de la navigation et qui pouvait en enseigner la théorie. Un grand nombre de jeunes gens suivaient l'école pendant les mois d'hiver. Les cours ont certainement remporté un vaste succès. Mais le professeur a quitté l'endroit, et l'instruction a cessé Je suppose que son remplaçant n'était pas apte, ou bien il ne se souciait peut-être pas de remplir sa tâche. La principale difficulté consiste à trouver, je crois, un homme apte à donner les cours. Si le ministre pouvait découvrir un homme apte à aller de place en place sur la côte et qui passerait quelques semaines avec les jeunes gens désireux d'avoir des cours sur la navigation, il accorderait une aide considérable. Ces jeunes gens ne peuvent se rendre à Halifax. Il leur est impossible d'entreprendre de longs voyages et de vivre dans ces endroits dispendieux, mais si on leur apportait l'instruction, elle serait d'une grande importance.

M. JAMESON: Je me range entièrement à l'avis de mon honorable ami de Guysborough, lorsqu'il affirme qu'il faudrait accorder aux jeunes gens intéressés une certaine aide dans l'instruction maritime. Conformément à son assertion, ils ne peuvent se permettre de fréquenter une école centrale à Halifax. Je partage tout à fait son opinion, et je puis dire que j'ai fait des représentations au ministre dans le même sens. J'espère que le ministère sera en mesure d'établir un système, qui sera plus satisfaisant que celui en vogue jusqu'ici, et grâce auquel les jeunes gens des différentes parties des Provinces maritimes auraient l'occasion d'acquérir une instruction sur le plan recommandé.

Enregistrement de la navigation, $1,500

M. LAW: Qu'est-ce que cela?

M. HAZEN: C'est pour couvrir la dépense de l'enregistrement de la navigation. Après une estimation vigilante des item probables de la dépense, tels que l'achat d'un nouveau registre, de livres, formules, certificats d'enregistrement, les fonctionnaires sont d'avis que $1,500 suffiraient amplement à cette branche du service pour le présent exercice.

Enlèvement d'obstacles dans les eaux navigables, $20,000.

M. LEMIEUX: L'enlèvement d'un obstacle s'opère au risque de la personne qui en est responsable, n'est-ce pas?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Je comprends que, dans les cas où l'intéressé a manqué d'enlever l'obstacle, il incombe au ministère de déblayer le chenal. Je suppose que ce crédit est destiné à faire face à ces dépenses casuelles?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Je me rappelle un cas. L'année dernière, un navire faisant le trajet entre Montréal et Valleyfield a fait naufrage dans le fleuve Saint-Laurent, non loin de Montréal. Si je ne me trompe, les épaves sont restées dans le chenal pendant quelque temps. Plusieurs personnes ont péri, et le capitaine a été presque ruiné. Je suppose que, dans un cas semblable, le ministère serait obligé d'enlever l'obstacle?

M. HAZEN: Oui. Dans ce cas-là, nous n'avons pu faire enlever l'épave avant la fermeture de la navigation. Nous sommes entrés en communication avec une firme de

Kingston, qui possède un outillage de sauvetage, mais elle n'a pu mettre à temps l'outillage en service, et l'épave a dû demeurer jusqu'à cette année. Si les personnes responsables ne sont pas financièrement en état d'enlever l'obstacle, le ministère se charge de l'enlèvement. Le montant de vingt mille dollars est, en effet, le même que l'année dernière. Il s'est présenté certains cas, où les travaux ont été très pénibles, mais, dans ces cas-là, les armateurs étaient en mesure de supporter le fardeau.

Service postal d'hiver, $11,000.

M. LEMIEUX: Qu'est-ce que cet item?

M. HAZEN: Il est affecté au service postal des lettres entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Je crois que mon honorable ami a eu le plaisir de traverser à cet endroit sur un bateau non ponté. Certains hivers, la glace devient si épaisse qu'il est impossible même aux brise-glaces de passer à travers, et les gens doivent traverser sur des bateaux non pontés. Ce crédit est affecté à ce service. Les bateaux sont tenus en état de service afin de traverser les gens et les courriers dans le cas où cette condition se présenterait. Dans les dernières années, la dépense du service a été faible, car les brise-glace "Earl-Grey" et "Minto" sont excellents, et ils ont réussi à maintenir un service durant l'hiver. Je ne crois pas que ces petits bateaux aient aucunement été requis au cours de l'hiver dernier.

M. LEMIEUX: Je désirerais que le ministre étudie la question de l'utilisation d'un de ces bateaux, disons à cinq ou six occasions pendant l'hiver, pour les fins d'un service postal jusqu'aux îles de la Madeleine. Comme il le sait, le dernier paquebot-poste de Pictou part à la fin de novembre, ou au commencement de décembre. Les gens des îles de la Madeleine m'apprennent qu'il peut être effectué au cours de l'hiver au moins trois ou quatre et quelquefois cinq voyages entre la terre ferme et les îles.

Du mois de décembre au mois d'avril ils sont renfermés, et ils n'obtiennent que les nouvelles transmises par câble, ou par le système de télégraphie sans fil Marconi. Cela n'est pas du tout satisfaisant, lorsqu'on peut facilement envoyer un bateau de Georgetown à Sydney. Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion de parler au capitaine du "Stanley". Au point de vue de l'exécution, il ne voyait aucune possibilité; il a déclaré qu'il pourrait très facilement effectuer le trajet à certaines périodes de l'hiver. Le ministère a cependant soulevé de fortes objections, bien que le capitaine lui-même n'en eût aucune. Il va sans dire qu'il a dû obéir aux ordres. Cette année, ou l'année dernière, mon honorable ami a, je crois, dédaigné l'hésitation du ministère, et il a réussi à envoyer un bateau une ou deux fois, au grand profit des habitants de ces îles. Je désirerais qu'il considérât à l'avenir ce service comme permanent.

J'ai l'honneur d'adresser la même demande en faveur des habitants d'Anticosti. Je ne pense pas que vous puissiez accomplir cinq ou six trajets, mais vous pouvez en faire deux à cette île au cours de l'hiver. Un bateau maintenant subventionné par le ministère des Postes effectue un ou deux trajets au Labrador. Je ne voudrais pas risquer ce bateau près de l'Anticosti, mais vous pourriez certainement envoyer vos brise-glace jusqu'à l'île. Anticosti a été récemment colonisée par M. Menier, un très riche Français, qui a acheté l'île. La population comprend environ huit cents habitants très économes et très laborieux. L'île ressemble à un parc européen. Il existe un château à la baie Ellis, c'est la résidence de M. Menier. Ce dernier a établi de splendides routes dans toute l'île. Il existe une magnifique industrie de mise en conserve de homard et de saumon, et M. Menier exploite le bois de service sur une base scientifique, ainsi qu'on le fait en France et en Allemagne. Les colons sont tous Canadiens, il n'y a pas d'étrangers. Il a construit un joli cottage pour chaque famille. Il y a aussi une caisse d'épargne, une église et un hôpital muni des installations les plus modernes, que j'ai visité, il y a quelques années. De fait, les colons y mènent une vie idéale. Québec est devenu un gros fournisseur de l'île d'Anticosti. Le trafic entre Québec et l'île d'Anticosti s'est énormément accru dans la dernière période décennale.

Par conséquent, M. Menier a le droit d'être traité avec justice et générosité par notre gouvernement. Il a construit un petit chemin de fer Decauville sur l'île, et il a construit à ses propres frais des quais d'eau profonde, que le Gouvernement utilise gratuitement.

M. MARCIL: D'un mille de long.

M. LEMIEUX: Il a construit un certain nombre de phares. De fait, il est un bienfaiteur public, et j'apprends qu'il a offert au Gouvernement l'occasion de fortifier certains points sur l'île. Il y a quelques années, on a exprimé des craintes qu'une aussi grande partie de territoire pourrait passer à une puissance étrangère, mais lord Grey, notre dernier gouverneur, a visité l'île; il a été reçu par M. Menier, et il s'est déclaré très enchanté du bienfaisant étranger. Dans ces circonstances, je désirerais que mon honorable ami considérât la possibilité d'envoyer, au moins deux fois pendant l'hiver, un des vapeurs de l'Etat pour le transport des courriers. C'est un endroit important sur le Saint-Laurent, et

qui a attiré l'attention des Européens dans les dernières années. M. Menier a amené un très bon nombre de ses amis d'Europe, et notre pays les a impressionnés. Quelques-uns ont déjà fait de forts placements dans l'ouest du Canada. Comme vous le savez, M. Menier est le roi du chocolat et un des hommes les plus riches de l'Europe. Un de ses frères est un des hommes publics les plus influents de la France, et le Gouvernement fédéral accomplirait une action profitable en l'encourageant dans l'œuvre qu'il poursuit à Anticosti. Le Canada a besoin de posséder de semblables amis sincères en Europe, et particulièrement en France.

M. MARCIL: Je suis très heureux d'être en mesure d'appuyer les observations de mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) au sujet de l'importance de l'île d'Anticosti. Elle est en grande partie peuplée de colons de la péninsule de la Gaspésie, de Chicoutimi et du Saguenay. Se rendant compte de l'importance de l'île, la chambre de commerce de Montréal va la visiter en juin prochain alors qu'un grand nombre d'excursionnistes descendront sur un des bateaux de la compagnie de navigation Ontario. Il n'y a pas de bateau régulier qui fasse escale à l'île. L'exécution de l'idée proposée par mon honorable ami de Rouville ne présente pas de difficultés, car le service pourrait être effectué par les brise-glaces qui se rendent aux Sept-Îles, situées à quelques milles seulement d'Anticosti. Je serais heureux s'il était adopté des mesures en vue de mettre cette île plus en contact avec la vie politique du Canada.

M. Menier est un grand Français, il a aussi de vastes idées, et il est le bienfaiteur de ceux qui viennent en contact avec lui. Bien que l'île soit comprise dans la circonscription électorale de Chicoutimi-et-Saguenay, elle est quelque peu restée en dehors de la vie politique de la province. Je crois qu'on y ouvre très rarement un bureau de votation. Le ministre pourrait certainement conclure un arrangement, soit au sujet du service des phares, soit à l'égard des vapeurs subventionnés, qui font escale sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le but d'établir un service restreint se rattachant à l'île d'Anticosti pendant l'hiver. Une des choses les plus importantes que M. Menier a accomplies dans les premiers jours de son occupation de l'île a été de détruire les moustiques. A l'origine, les moustiques infestaient l'île à un degré considérable. Il a drainé l'île, utilisé le sable provenant des marécages et construit un magnifique réseau de routes macadamisées sur toute l'île. Il a en même temps supprimé les moustiques. Tout près de sa superbe résidence, il a érigé une statue à Gamache, un des premiers contrebandiers du bas du Saint-Laurent, et au sujet duquel on a raconté un très grand nombre de légendes. L'île d'Anticosti est néanmoins un endroit très intéressant, et je suis sûr que le Gouvernement serait bien avisé, s'il mettait l'île plus en contact avec le peuple du Saint-Laurent et du Canada en général. M. Menier s'est montré disposé à se soumettre à nos lois. Il y a un agent douanier sur l'île. M. Menier possède des services téléphoniques et télégraphiques. Il a toujours été heureux de recevoir le Gouverneur général et les ministres qui sont descendus le voir.

Aucune flotte britannique ne passe sans visiter l'île. Ainsi que l'a fait observer mon honorable ami de Rouville, l'amiral Blake est allé, il y a quelques années, s'enquérir du récit fantaisiste publié par le "New York Herald", que la France avait acheté l'île d'Anticosti dans le but de la fortifier et d'en faire une forteresse qu'elle utiliserait pour reconquérir Québec. L'amiral Blake s'est rendu sur les lieux, et il a constaté que ce qui était réputé être l'arsenal était rempli de pommes de terre. Dans le carré que M. Menier avait établi dans le milieu de la ville, l'amiral a trouvé un des vieux canons, qui avait été mis en état de service.

L'île est un endroit très intéressant, et je suis certain que le ministre rendrait un service public, s'il pouvait aider M. Menier à amener la population de l'île plus en contact avec le peuple du Saint-Laurent et du Canada en général.

M. LEMIEUX: Dans la cave du gouverneur—en réalité l'administrateur—mon honorable ami trouvera d'excellents vins français; mais cela ne l'intéressera pas, s'il est abstème.

M. HAZEN: L'hiver dernier, nous avons deux fois envoyé le "Montcalm" à l'île d'Anticosti. En ce qui concerne les îles de la Madeleine, au cours de l'hiver 1911-1912, nous avons pu y envoyer le "Stanley" à deux occasions. L'année dernière, nous n'avons pu l'envoyer qu'une fois, parce qu'il a été longtemps hors de service. Lorsque nous avons des Canadiens qui vivent dans les conditions existantes à l'île d'Anticosti et aux îles de la Madeleine, nous devrions faire tous nos efforts pour leur rendre la vie endurable et les tenir en contact avec le monde extérieur. Avec les bateaux actuellement disponibles, il est impossible de dire si nous pourrons accomplir des trajets réguliers dans les mois d'été. Dès qu'il sera établi un transbordeur de trains entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, nous espérons être en mesure de fournir à l'île d'Anticosti et aux îles de la Madeleine un meilleur service que dans le passé. Mes honorables amis, le député de Rouville (M. Lemieux) et le représentant de Bonaventure (M. Marcil) ont fait un tableau si attrayant d'Anticosti que je serai obligé, je

crois, d'y faire un voyage au cours de l'été prochain.

M. LEMIEUX: Je vous donnerai le nom du gouverneur d'Anticosti. Le mot "gouverneur" n'a pas le même sens que le mot "governor". Dans le présent cas, "gouverneur" signifie "administrateur". Le nom a fait croire à certaines gens qu'Anticosti était une possession française. Le nom du gouverneur est M. Zédé Martin. C'est un très charmant fonctionnaire; tous ses amis sont canadiens, et mon honorable ami jouira de la vraie hospitalité française, s'il visite Anticosti.

Inspection du bétail expédié, $5,000.

M. SINCLAIR: Cela tombe-t-il sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries?

M. HAZEN: Le service de ces inspecteurs consiste à inspecter les navires à bestiaux, dans le but de voir à ce qu'ils soient en état de transporter du bétail, et à ce que le bétail ait assez d'espace.

M. SINCLAIR: Où l'inspection est-elle faite?

M. HAZEN: Presque entièrement à Montréal. Elle avait coutume d'être effectuée à Saint-Jean, mais il est à peine nécessaire de faire à présent une inspection à cet endroit.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami espère-t-il que le bétail canadien passera jamais à Liverpool sans le stigmate dont l'a marqué l'Angleterre? J'ai une motion d'inscrite à l'ordre du jour, à laquelle nous ne sommes malheureusement pas rendus, et demandant de faire lever l'interdiction dont est frappé le bétail canadien. Maintenant que le Gouvernement se montre généreux, en votant $35,000,000 à l'amirauté, ne pensez-vous pas, monsieur le président, que mon honorable ami devrait demander aux autorités britanniques de lever l'interdiction dont est frappé notre bétail? Chacun admet —ainsi qu'une autorité non meilleure que sir Charles Tupper—que c'est injuste pour le bétail canadien.

M. HAZEN: Je crois que l'interdiction est une simple mesure de protection. La question est cependant du ressort du ministère de l'Agriculture. Lors de la discussion du budget de ce ministère, mon honorable ami obtiendra plus de satisfaction que je ne puis lui en donner.

Pour continuer la subvention aux outillages de sauvetage dans Québec, les Provinces maritimes et le Colombie-Anglaise, $45,000.

M. LAW: Le ministre voudrait-il nous donner quelques renseignements sur ces outillages?

M. HAZEN: Jusqu'au dernier exercice, ce crédit s'est toujours élevé à $30,000—$10,000 pour les outillages de sauvetage dans la Colombie-Britannique, $10,000 destinés aux outillages de sauvetage, avec dépôt à Québec, et $10,000 affectés aux outillages de sauvetage dans les Provinces maritimes. Ces outillages appartenaient à la Dominion Coal Company à Sydney. L'année dernière, M. Davy, qui était l'adjudicataire de l'entreprise à Québec, a refusé de renouveler le contrat. Il a déclaré que, même avec la subvention de $10,000, il perdait de l'argent, à cause du faible nombre de naufrages survenus sur le Saint-Laurent durant les trois ou quatre dernières années. Il lui fallait tenir un remorqueur muni de pompe et d'appareils de sauvetage, avec ses feux constamment couverts, ainsi qu'une grande goélette et des hommes pour les équiper. Les intérêts de la navigation ont jugé qu'il doit y avoir un outillage de sauvetage sur le Saint-Laurent. Par conséquent, les différents intérêts de la navigation, auxquels nous avons adjugé une entreprise, ont constitué une compagnie. Ils se sont engagés à équiper leur remorqueur d'un appareil de télégraphie sans fil, ce que n'avait pas fait l'entrepreneur Davy. En considération de cet équipement, il a été convenu qu'ils seraient autorisés, dans une certaine limite d'espace sur le fleuve, d'effectuer certaines manœuvres de remorquage de navires, car avec leur appareil de télégraphie sans fil, s'il survenait un naufrage, ils pourraient être avertis et se rendre sur la scène du naufrage presque aussi rapidement que s'ils étaient stationnés à Québec.

Ils ont refusé d'exécuter le service pour $10,000, et nous avons convenu de leur accorder $25,000. Le contrat contenait une stipulation portant que, après qu'ils auraient payé sur leur équipement une somme fixe—6 p. 100, je crois—le reste des profits, s'il y en a, devait être partagé également entre le Gouvernement et la compagnie. L'année dernière, comme le savent les honorables membres, il est survenu un certain nombre de naufrages. En conséquence, bien que nous ayons payé $25,000 à la compagnie, il a été versé environ $12,500 au fonds du revenu consolidé du Canada, à titre de quote-part du Gouvernement dans la société dans laquelle il est entré. L'arrangement fonctionnera très bien. Chacun admettra la nécessité d'avoir un outillage de sauvetage, et il semble impossible d'en avoir un sans que le Gouvernement accorde une aide.

M. LEMIEUX: Il est demandé par les compagnies de navigation?

M. HAZEN: Oui. Elles reconnaissent qu'il doit exister un outillage de sauvetage sur le Saint-Laurent.

M. LAW: Je ne m'oppose pas au crédit, mais je crois que la partie occidentale de

la Nouvelle-Ecosse devrait posséder un de ces outillages.

M. HAZEN: On a de temps en temps avancé que l'outillage de sauvetage devrait être dans les Provinces maritimes, en ce qui concerne les mois d'hiver, à un endroit plus rapproché de la baie de Fundy et de la rive méridionale de la Nouvelle-Ecosse.

M. LEMIEUX: Près de Saint-Jean?

M. HAZEN: Non, je crois qu'on peut régler l'affaire au moyen d'un arrangement, qui sera conclu cette année, en stationnant cet outillage à Sydney durant les mois d'été. Ils maintiendront ensuite une partie de leur outillage à Halifax, ou à un endroit situé vers l'ouest, où elle sera utilisable près de la baie de Fundy pendant l'hiver.

M. LAW: Les adjudicataires de l'entreprise sont-ils autorisés à exiger quelque chose pour le sauvetage?

M. HAZEN: Oui. S'ils n'y étaient pas autorisés, il faudrait que le ministère payât une plus forte subvention. Les taux sont naturellement soumis à notre approbation.

M. LEMIEUX: Avant que mon honorable ami passe à un autre article, je désirerais parler d'une question qui ne se rattache peut-être pas à la présente. Cette surveillance qui a été organisée dans le nord de l'Atlantique était en vue de prévenir les naufrages et les accidents?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre pourrait-il m'éclairer? J'ai vu dans le "London Times" et le "London Daily Chronicle" l'énoncé qu'il y avait eu quelque chose de défectueux au sujet de cette expédition dans l'Atlantique. Le défaut existait-il dans le gouvernement canadien ou dans le gouvernement britannique?

M. HAZEN: Dans le gouvernement britannique.

M. LEMIEUX: En quoi consistait-il en deux mots?

M. HAZEN: La difficulté consistait, je crois, en ce que le bateau envoyé par la chambre de commerce anglaise était muni d'un appareil Marconi d'une portée insuffisante.

M. LEMIEUX: De sorte qu'il ne pouvait communiquer avec les autres vaisseaux?

M. HAZEN: Précisément.

M. LEMIEUX: Autant que je me rappelle, il a été organisé une société tripartite, comprenant le Gouvernement canadien, le gouvernement britannique et le gouvernement américain, chacun possédant un bateau. Est-ce exact?

M. HAZEN: Non.

M. LEMIEUX: En ce cas, chacun avait une zone à surveiller?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Le gouvernement britannique avait une zone, et, je crois, les gouvernements américain et canadien avaient chacun sa zone?

M. HAZEN: Non. Nous n'avions conclu aucun arrangement avec le gouvernement américain. Je ne sais rien à ce sujet, sauf ce qui a paru dans les journaux. Nous avons entrepris la surveillance d'une zone jusqu'au cap Race. Nous obtiendrons les renseignements à cet endroit.

M. BOULAY: Monsieur le président, j'approuve parfaitement les remarques qui viennent d'être faites par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) concernant l'établissement de stations de sauvetage dans la région du golfe, en vue de porter un secours efficace aux navires en péril. Ces stations devraient être établies, soit à Gaspé, soit à Rimouski.

L'un ou l'autre de ces deux ports serait un bon centre pour établir une de ces stations qui pourrait porter secours aux navires en détresse.

Je crois que la chose a été trop négligée dans le passé et que le Gouvernement devrait faire quelque chose dans ce sens.

Quant aux remarques de l'honorable député de Rouville, au sujet du transport de la malle aux îles de la Madeleine, je crois qu'elles sont très appropriées. Ces gens-là sont privés de communications, tout l'hiver, avec la terre ferme, et le Gouvernement ferait une bonne œuvre en leur accordant un meilleur service de transport des malles.

Au sujet des écoles de navigation, je suis heureux d'apprendre de la bouche du ministre qu'il est bien disposé à aider quelques-uns des étudiants qui voudraient s'instruire et apprendre ce qui concerne la navigation. Dans nos comtés maritimes, comme Rimouski, Gaspé et Bonaventure, nous avons nombre de pêcheurs, d'excellents marins, et ce qui manque pour le perfectionnement de leur art, ce sont des écoles de navigation.

M. LEMIEUX: J'ai devant moi le "London Times". Ce journal énonce que le "Scotia", le navire de la Merchant Shipping Advisory Committee, était trop lent, et qu'il n'était pas muni d'un appareil Marconi.

Service maritime et fluvial—Dépenses imprévues, $5,000.

M. LEMIEUX: A quoi cet item était-il affecté?

M. HAZEN: Ce crédit est toujours voté. Il surgit parfois une dépense non couverte par tout autre crédit, et cet argent est affec-

té à la prévision de ces cas. Dans le dernier exercice, la dépense totale de ce chef ne s'est élevé qu'à $175.

M. KYTE: Je demande au ministre de la Marine et des Pêcheries de présenter ce soir les pièces relatives aux cas de Michael O'Brien, gardien du phare à l'île des Ours; de William A. Duan, gardien du phare à l'Ile-Verte; de Marin Burke, gardien du phare à la rivière Bourgeois; de Barthélémy Boudreau, gardien du phare à Poulamond; tous dans le comté de Richmond. Je désire dire quelques mots relativement à ces cas, lorsque le comité reprendra la séance.

M. HAZEN: Nous reprendrons ce sujet à huit heures.

M. KYTE: Le service des phares?

M. HAZEN: Non, nous continuerons la page et considérons séparément les articles. Il n'y a que trois articles entre le prochain et celui mentionné par mon honorable ami.

M. CHISHOLM (Antigonish): Lors du débat sur les appointements des officiers des pêcheries, je désire que le ministre soit prêt, si je soulève le cas de A. R. McAdam, l'officier des pêcheries à Malignant-Cove. Après avoir entendu les explications—ou plutôt les refus d'explications—du ministre au sujet des destitutions, je ne suis pas certain de discuter ce cas. J'en suis à peu près venu à la conviction que la vertu politique que j'ai attribuée à l'honorable ministre, et que j'ai crue exister dans cet homme d'apparence bienveillante et dans ce ministre à la parole élégante, n'existe pas de fait en lui.

Cela se réduit à ceci—il a décidé d'adopter l'attitude de ses collègues et de destituer tout grit en fonctions. A ce compte-là, je puis bien ne soulever d'aucune manière la question.

M. HAZEN: Je regrette d'avoir désappointé mon honorable ami.

M. LAW: J'espère attirer l'attention du ministre sur la destitution du capitaine L. Trefry, patron de navire à Yarmouth, et du Dr Carl A. Webster, docteur du port à Yarmouth.

M. HENDERSON: Avant que le comité lève la séance à six heures, je désire dire un mot. J'ai été absolument dégoûté de la corruption qui a régné dans la Nouvelle-Ecosse et de la réclamation qu'on y a faite d'un aussi grand nombre de destitutions. Quelle sorte de gens sont-ils? Mon comté n'a pas été témoin d'une seule destitution dans le cours des quinze à vingt dernières années. Nous y observons la loi en temps d'élection, nous nous conformons à ses prescriptions; il n'existe pas de cause de destitution. Je ne puis m'empêcher de penser que si les honorables membres voulaient honnêtement servir leurs mandants, ils n'exposeraient pas leurs griefs comme ils l'ont fait. On ruine la réputation de la province de la Nouvelle-Ecosse. Je croyais que les Néo-Ecossais étaient des gens respectables et soumis à la loi. Mais il se trouve en définitive que la province renferme à peine un homme qui ne soit rendu coupable de quelque méfait électoral. Je crois réellement que ces honorables membres favoriseraient leurs provinces, s'ils voulaient cesser ce triste bruit au sujet des destitutions et d'appeler l'attention de tout le pays sur les actions du peuple de cette p ovince. En somme, je ne puis cependant croire que les gens soient la moitié aussi méchants qu'on les représente. Je les respecte trop pour penser autrement.

A mon avis, le moment est venu de mettre fin, du moins, pour la présente session, à ces discussions relative aux destitutions.

M. SINCLAIR: Je conseillerai à mon honorable ami de donner cet avis au ministre.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE GLENGARY ET STORMONT.

La Chambre se forme en comité et passe à l'examen des articles du bill n° 197, déposé par M. Alguire, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Glengarry et Stormont.

Sur l'article 10 (hôtels et parcs).

M. LANCASTER: L'article 10 a été légèrement retouché. Lorsque le bill nous a été transmis par le Sénat, cet article n'était pas conforme à l'article modèle en pareil cas, et nous l'avons modifié en y insérant quelques mots pour le rendre conforme à l'article qui sert de modèle.

Sur l'article 15 (ententes avec d'autres compagnies).

M. LANCASTER: Cet article a subi une modification qui a une grande portée. Il permet simplement à la compagnie de se fusionner avec d'autres compagnies de chemin de fer le Nord-Canada, d'Ontario et le Nord-Canada, de Québec.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION DE BURRARD A WESTMINSTER ET A LA FRONTIERE.

La Chambre passe à la discussion en comité général, sur le bill (n° 203), déposé

par M. Taylor, concernant la compagnie de chemin de fer et de navigation de Burrard à Westminster et à la frontière.

Sur l'article 1er (prolongation du délai).

M. LANCASTER: Le bill a subi plusieurs modifications. L'article 1er était défectueux en ce qu'il déclarait à tort que la compagnie pouvait commencer la construction de voies ferrées autorisées par trois statuts, alors que le dernier statut fait simplement revivre les deux autres. Nous avons retranché de l'article premier, après la mention de l'année 1909 dans la 10e ligne, les mots: "par le chapitre 50 des lois de 1911", parce que ce chapitre ne confère pas de pouvoirs à l'égard des voies ferrées et ne fait que prolonger le délai.

Sur l'article 3 (émission de valeurs augmentées).

M. LANCASTER: A la suite de l'article 3, nous insérons le texte suivant comme article 4:

Est modifié l'article 3 du chapitre 56 des Statuts de 1909 par l'insertion des mots "et ses amendements", après "1907" dans la 2e ligne dudit article.

On remarquera que, par le texte de l'article 3, reçu du Sénat, la loi était modifiée par la substitution du mot "quarante" au mot "trente", comme restriction de l'émission des valeurs. Nous avons constaté que les lois de 1909, s'appliquant à une autre partie de la ligne, devaient être modifiées afin de rendre la législation uniforme. Les promoteurs du bill semblaient croire que les mots de l'article s'appliqueraient à toute la voie. Toutefois, leur sens était douteux, et pour le rendre clair, nous avons ajouté l'article que j'ai cité.

Sur l'article 5 (chapitre 68 des statuts de 1907 modifié).

M. LANCASTER: Nous avons ajouté au bill un cinquième article qui est ainsi conçu:

Est modifié le paragraphe "e" de l'article 12 du chapitre 68 des lois de 1907 par l'insertion, après le mot "terrains" dans la première ligne dudit paragraphe, des mots "avec l'approbation, exprimée par un règlement, de la municipalité ayant juridiction à l'endroit où sont situés ces parcs et ces lieux d'amusement, et aux conditions qui seront arrêtées avec cette municipalité."

En 1907, a été inséré dans la loi un article qui n'est pas conforme aux présentes intentions de la législature; il n'obligeait pas la compagnie à obtenir le consentement de la municipalité pour se servir de ses parcs et de ses lieux d'amusement. Vu qu'elle demande une prolongation du délai, nous avons adopté la règle ordinaire, cette année, et décrété que la compagnie devra obtenir le consentement de la municipalité, comme toute compagnie constituée en corporation serait tenue de le faire.

M. LANCASTER.

Sur l'article 6 (énergie électrique).

M. LANCASTER: C'est un nouvel article dont voici le texte:

En autant que la compagnie est autorisée à acquérir de la force ou énergie électrique ou autre, qui peut être transmise et délivrée à tout endroit dans les municipalités à travers lesquelles le chemin de fer a été construit, et à recevoir, transformer, transmettre, distribuer et fournir cette force ou énergie sous toute forme quelconque, en céder l'excédent, et en percevoir des taxes et rémunérations, la compagnie peut, subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la loi des chemins de fer, acquérir, mais non par voie d'expropriation, de la force ou énergie électrique; mais ces taxes et rémunérations ne peuvent pas être exigées ni perçues tant que le tarif n'en a pas été approuvé par la commission des chemins de fer du Canada, laquelle peut aussi reviser le tarif.

Sur l'article 7 (chapitre 68 des statuts de 1907 modifié).

M. LANCASTER: Les droits actuels de la compagnie relativement aux poteaux de télégraphe, à l'énergie électrique, et ainsi de suite, le long des voies ferrées, ne contiennent pas de restrictions quand à leur vente ou à leur emploi dans la municipalité sans le consentement, exprimé par un règlement, de cette municipalité. Nous avons inséré cet article afin d'établir la prescription nécessaire à cet effet.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT L'APPROVISIONNEMENT D'EAU DE WINNIPEG.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 220), déposé par M. Bradbury, à l'effet de permettre à la ville de Winnipeg de s'alimenter d'eau en dehors de la province du Manitoba.

Sur l'article 1er (pouvoir de se procurer de l'eau en dehors du Manitoba).

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Ceci est un bill rédigé par M. le juge Robson, présentement commissaire des services d'utilité publique de la province du Manitoba, afin de permettre à Winnipeg de prendre de l'eau dans le lac Shoal dont une partie se trouve dans la province du Manitoba, et une partie dans la province d'Ontario. Ce bill a été jugé nécessaire parce que ce lac est situé dans les deux provinces. L'autre jour, la Chambre a adopté un projet de loi semblable concernant la ville d'Ottawa. Le bill a été préparé avec beaucoup de soin. M. le sénateur Young l'a présenté au Sénat qui l'a adopté. Le comité des bills d'intérêt privé des communes l'a aussi adopté. La ville de Winnipeg tirait de puits artésiens l'eau destinée aux usages domestiques, mais ces puits ne sont pas jugés suffisants pour une

ville grande et croissante, et l'on désire maintenant faire venir l'eau de ce lac.

Sur l'article 7 (application des articles de la loi des chemins de fer).

M. OLIVER: Quels sont ces articles de la loi des chemins de fer?

M. AIKINS: Ils ont trait à l'acquisition des terrains par lesquels la conduite d'eau passera. L'objet est de modifier la loi des chemins de fer au point de la rendre applicable au présent cas. Ainsi, le ministre des Travaux publics est substitué au ministre des Chemins de fer. Il est attendu que l'expropriation devra donner lieu à une indemnité.

M. OLIVER: Dans les circonstances, il me semble qu'une loi du Parlement fédéral ne suffirait pas.

M. AIKINS: Aux termes de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, tout ouvrage s'étendant d'une province dans une autre, ou reliant deux provinces, tombe nécessairement sous l'autorité du Gouvernement. Les travaux autorisés par la présente loi ont trait au projet de s'approvisionner d'eau dans la province d'Ontario.

M. McKENZIE: Ce n'est pas cette catégorie d'ouvrages que vise la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. Je ne m'oppose pas au bill; je fais simplement observer que, dans le présent cas, nous pourrions nous emparer de biens qui appartiennent à la province d'Ontario ou à des particuliers. Je soumets qu'on devrait de quelque manière prendre l'avis des autorités d'Ontario au sujet de ce projet de loi.

M. ROGERS: Ce bill a été dûment notifié à la province d'Ontario; il a été soumis au Sénat et annoncé publiquement pendant quelques semaines. Je sais que le gouvernement de la province d'Ontario en a eu connaissance et qu'on ne s'y oppose nulle part. Le lac se trouve dans une région éloignée, et le bill ne saurait nuire à personne.

M. McKENZIE: La déclaration du ministre ne répond pas au point de droit que j'ai soulevé. J'ignore quelle est l'opinion du Gouvernement ou de la population d'Ontario, mais l'eau de ce lac appartient autant à la province qu'un coin de forêt ou un dépôt minier.

M. BRADBURY: Il semble y avoir un malentendu. Le bill ne décrète pas que l'eau sera prise dans un endroit particulier. Il permet de se servir des eaux qui sont sous la juridiction du gouvernement fédéral. Il ne s'agit pas de se rendre dans Ontario ou dans une autre province. Si Winnipeg se rend dans Ontario et y prend de l'eau, elle devra certainement faire des arrangements avec les autorités provinciales. Le bill n'a pour objet que d'autoriser la ville de Winnipeg à se servir des eaux qui sont sous la juridiction du Canada; il ne mentionne aucun lac en particulier.

M. CARVELL: Permet-il d'exproprier?

M. ROGERS: Oui.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er, n° 202, déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer terminal de Toronto.

Le 2e, n° 166, déposé par M. Fripp, pour faire droit à Archie Blaustein.

Le 3e, n° 205, déposé par M. Schaffner, pour faire droit à Mary Arabella Young.

2e DELIBERATION DU BILL CONCERNANT LA METROPOLITAIN MORTGAGE AND LOAN CORPORATION.

La Chambre passe à l'examen des modifications faites par le Sénat au bill n° 92, déposé par M. Meighen, tendant à constituer en corporation la Metropolitain Mortgage and Loan Corporation.

M. OLIVER : Quel est l'amendement?

M. l'ORATEUR : L'article 32 a été rayé:

La compagnie peut avoir des agences en tout endroit en dehors du Canada, pour l'enregistrement et le transfert des débentures ou autres actions, et pour l'expédition de toutes autres affaires de la compagnie.

Et il a été remplacé par le texte suivant:

32. Le transfert des obligations peut être confié à l'agent ou aux agents que la compagnie juge à propos de nommer à cette fin, dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande ou ailleurs, ce transfert devant être transmis au siège de la compagnie pour l'enregistrement.

(L'amendement est lu une 2e fois et adopté.)

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 214), déposé par M. Knowles, concernant la compagnie d'assurance de la baie d'Hudson.

Le 2e (n° 215), déposé par M. Proulx, tendant à constituer en corporation la corporation épiscopale catholique romaine de Mackenzie.

Le 3e (n° 216), déposé par M. Macdonald, tendant à constituer en corporation la corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada.

Le 4e (n° 218), déposé par M. Macdonell, concernant la Empire Life Insurance Company of Canada.

Le 5e (n° 217), déposé par M. McKay, tendant à constituer en corporation la Canadian Northwestern Railway Company.

Le 6e (n° 219), déposé par sir Edmund Osler, concernant la Casualty Company of Canada.

Le 7e (n° 223), déposé par M. Carvell, conférant à la Van Buren Bridge Company les droits de charte de la Restigouche and Western Railway Company, de construire et mettre en service un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean.

Le 8e (n° 227), déposé par M. Macdonell, concernant the Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chenal maritime du Saint-Laurent, $894,000.

M. LEMIEUX: Veuillez expliquer ce crédit.

M. HAZEN: Il est destiné à l'entretien et à la mise en service des dragueurs. Il se compose des item suivants:

6 cure-môles avec remorqueurs à $45,000	$270,000
1 nouveau dragueur d'acier, ou remorqueur, pour creusage dans la roche.	45,000
1 nouveau dragueur d'acier pour creusage dans la roche avec remorqueur, en construction (devra être prêt pour la prochaine saison)	45,000
1 nouveau dragueur locomobile en acier avec remorqueur (adjugé à l'entreprise) pour la moitié de la saison	25,000
1 dragueur hydraulique avec deux remorqueurs	118,000
2 dragues suceuses à godets, un remorqueur et une allège locomobile	150,000
2 dragues à cuiller avec remorqueurs à $40,000	80,000
2 remorqueurs pour l'inspection et le nettoyage à $18,000	36,000
2 appareils pour l'enlèvement des roches et un atelier flottant	15,000
1 appareil pour fendre la roche	10,000
Dépenses générales:	
Somme pour le gréement, la mise en bassin et l'achat de pièces de rechange pour les dragueurs, y compris les améliorations nécessaires	100,000

L'augmentation des dépenses s'explique par le fait que nous nous attendons à avoir deux dragueurs de plus.

M. LEMIEUX: Ces bateaux sont-ils sous les ordres du département ou de la commission du port?

M. HAZEN: Sous les ordres du département. M. Forneret est l'ingénieur dirigeant.

M. LEMIEUX: Je voudrais obtenir du ministre des renseignements concernant le dragage entre Montréal et Québec, et en aval de Québec.

M. HAZEN: On calcule que le nombre total de verges cubes enlevées dans le chenal nord en aval de Québec pour obtenir une profondeur de 35 pieds lors des plus basses marées, et une largeur de 1,000 pieds, s'élève à 16,153,173 verges cubes. De cette quantité, 2,211,000 verges cubes avaient été draguées le 28 de septembre 1912, et il restait 13,442,173 verges cubes à enlever. Avec l'outillage actuel, qui comprend les dragueurs "Beaujeu" (n° 8) et "Galveston" (n° 9), il faudra huit mois environ pour terminer les travaux. Comme les armateurs désirent vivement qu'ils se terminent plus tôt, il faudra acheter un autre puissant dragueur pour hâter la besogne. Nous demandons l'ouverture d'un crédit à cette fin.

M. LEMIEUX: Tant que le ministre aura les services de M. Forneret, le pays n'aura rien craindre. M. Forneret est bien renseigné et contente tout le monde. En ce qui concerne le chenal en aval de Québec, le Gouvernement se propose-t-il de draguer ce qu'on appelle le chenal du nord? Il y a celui que les pilotes adoptent ordinairement, mais depuis plusieurs années les capitaines et les pilotes me disent que le chenal du nord le long de la rive septentrionale du Saint-Laurent est bien préférable à l'autre.

M. HAZEN: Nous nous proposons de le draguer et nous le draguons. Les armateurs, nos ingénieurs et d'autres personnes, nous disent que ce qu'il y a à faire c'est de draguer le chenal du nord, parce qu'il est beaucoup plus sûr. Il s'agit du chenal du nord jusqu'à Québec et le long de la rive nord de la Grosse-Ile. Environ deux millions et quelques verges cubes ont été enlevées, et il reste à enlever près de 14,000,000 de verges cubes. C'est pour cela que nous avons besoin d'un autre dragueur.

M. LEMIEUX: Et la Traverse? Y a-t-il du nouveau, cette année?

M. HAZEN: Nous avons un nouveau phare à la Traverse, qui est l'un des endroits les plus dangereux du fleuve en bas de Québec.

Service des forts et des côtes—Appointements et allocations aux gardiens des phares, $450,000.

M. KYTE: Je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur certains renvois dans le département des phares, qui ont eu lieu l'an dernier dans le comté de Richmond. M. Duchemin, qui a dû conclure aux destitutions, s'est évidemment enhardi, grâce aux encouragements qu'il reçoit du ministre. De temps à autre, au cours de la présente session, ainsi que pendant la dernière session, nous avons appelé l'attention de la Chambre sur les conclusions injustes

et injustifiables de M. Duchemin concernant le renvoi de fonctionnaires publics dans toute l'étendue de la Nouvelle-Ecosse. Je le répète, grâce au plaidoyer fait en sa faveur en cette enceinte par les ministres et leurs partisans, il persiste dans son attitude et devient de moins en moins disposé à observer les principes ordinaires de l'équité, qui sont reconnus dans les cours de justice les moins importantes du pays. J'ai sous la main les documents qui ont trait à la destitution de M. Michael O'Brien gardien du phare de Bear-Island. M. O'Brien a reçu avis de comparaître devant M. Duchemin pour répondre à l'accusation d'ingérence dans la politique. Voici cet avis:

Monsieur Michael O'Brien,
Bear-Island (N.-E.).

J'ai l'honneur de vous informer que le ministre de la Marine et des Pêcheries m'a ordonné de faire une enquête sur l'accusation d'ingérence dans la politique, qui a été portée contre vous pour des actes commis pendant que vous étiez à l'emploi du gouvernement fédéral, à titre de gardien de phare.

L'enquête aura lieu chez Edward Malcolm, à Port-Malcolm (N.-E.), jeudi, le 20 février 1913, à deux heures de l'après-midi, et vous êtes prié d'être présent et d'amener les personnes qui peuvent rendre témoignage en votre faveur.

Daté à Sydney (N.-E.), ce dix-septième jour de février 1913.

H. P. Duchemin,
Commissaire enquêteur.

On remarquera que cet avis priait M. O'Brien de se rendre à Port-Malcolm pour répondre à l'accusation. Mais, au lieu de siéger à Port-Malcolm, M. Duchemin a siégé à 8 milles de là, dans un autre comté, sans que M. O'Brien en eût été prévenu. Cependant, M. Duchemin a procédé à l'examen des accusations comme si M. O'Brien avait été légalement assigné devant lui. J'ai la déclaration sous serment de M. O'Brien qui expose les faits:

Je, Michael O'Brien, de Bear-Island, dans le comté de Richmond, province de la Nouvelle-Ecosse, gardien de phare, déclare solennellement que:

1. L'écrit ci-annexé, coté "A" ne m'a pas été remis avant quatre heures de l'après-midi, le samedi, 22 février 1913...

C'est l'avis assignant M. O'Brien devant le commissaire pour l'enquête.

...et cet écrit a été le premier et le seul avis que j'aie eu qu'une accusation d'ingérence dans la politique avait été portée contre moi, ou qu'une enquête, à laquelle on me priait d'assister ou dans laquelle j'étais intéressé, aurait lieu chez Edward Malcolm, à Port-Malcolm ou ailleurs, mais vers deux heures de l'après-midi, le samedi, 22 février 1913, j'ai entendu dire à Port-Malcolm que cette enquête avait lieu cet après-midi-là chez Farquhar à Port-Hawkesbury; mais je n'ai jamais appris officiellement que cette enquête avait lieu chez Farquhar et je ne pouvais pas m'y rendre assez tôt pour me disculper de l'accusation.

2. Le samedi, 1er mars 1913, on m'a dit que M. Duchemin avait, le 27 février 1913, tenu une enquête ou reçu des dépositions contre moi chez Farquhar à Port-Hawkesbury, mais antérieurement au 1er de mars 1913, je n'ai pas appris de source officielle qu'une enquête avait lieu ou que des dépositions seraient reçues le 27 de février 1913 ou à une autre date.

3. Depuis ma nomination comme gardien de phare, je ne me suis pas conduit comme un partisan politique; et je fais cette déclaration croyant consciencieusement qu'elle est vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et conformément au Code de procédure du Canada (1893).

Michael O'Brien.

Déclaré devant moi à Port-Hawkesbury, dans le comté d'Inverness, province de la Nouvelle-Ecosse, ce 12me jour de mars de l'an de grâce 1913.

G. Ormond Forsyth,
Notaire public dans et pour la province de la Nouvelle-Ecosse.

J'ai le dossier de cette affaire, l'ayant obtenu du département de la Marine et des Pêcheries. Il renferme les lettres suivantes:

Port-Malcolm,
12 janvier 1913.

L'hon. F. D. Monk,

Cher monsieur,—Comme je suis un vieux conservateur depuis trente ans et que j'ai toujours défendu le parti dans la défaite et dans la victoire, je suis d'avis que le parti que j'ai défendu devrait m'aider. Aussi, je voudrais que vous exerciez votre influence pour m'obtenir la garde du phare de la pointe de Bear-Island, aujourd'hui confiée à un jeune homme du nom de Michael O'Brien, ardent libéral, vu qu'il a travaillé ferme pour son parti à la dernière élection. J'ai demandé le poste de gardien du phare, lorsque celui-ci était en construction il y a environ six ans, mais on n'a pas tenu compte de ma requête, vu que je n'appartenais pas au parti. Espérant que vous ferez tout ce que vous pourrez pour moi, que vous êtes en bonne santé, et vous souhaitant une bonne année, je demeure,

Votre très respectueux,
(Signé): W. J. Malcolm,
Port-Malcolm, comté de Richmond (C.-B.).

Ottawa, 23 janvier 1913.

Monsieur W. J. Malcolm,
Port-Malcolm,
Comté de Richmond (C.-B.).

Cher monsieur,—

Votre lettre, non datée, adressée à l'honorable M. Monk, demandant que vous soyez nommé gardien du phare de la pointe de Bear-Island m'a été remise par le ministre des Travaux publics.

En réponse, je dois dire que je n'ai pas connaissance qu'il y ait actuellement une vacance à cet endroit, ni que des accusations aient été portées contre le présent gardien. Toutefois, je prends votre nom en bonne note pour plus tard.

Bien à vous,

J. D. Hazen,

Il y a ensuite une autre lettre de M. Malcolm:

Port-Malcolm, 29 janvier 1913.

J. D. Hazen.

Honorable monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 23 janvier et je vous remercie de tenir compte de ma demande. Je dois dire que le présent gardien du phare est un jeune homme, célibataire, et partisan zélé du gouvernement Laurier, vu qu'il a travaillé ferme pour ce parti le 21 septembre. Comme vous le savez, l'honorable G. W. Kyte a été élu et c'est par son influence qu'il a obtenu la garde du phare. Comme je suis le plus ancien conservateur de cette partie du pays et que je n'ai jamais voté autrement, ni mon père avant moi, et comme je suis infirme du bras gauche, j'ai décidé de solliciter cet emploi du département, car je suis convaincu que les conservateurs sont au pouvoir pour un grand nombre d'années. Vous souhaitant une bonne année et plusieurs autres,

Je demeure, honorable monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. J. Malcolm,

M. Malcolm fait complètement erreur quant à la date à laquelle M. O'Brien a été nommé gardien du phare. Celui-ci n'a pas été nommé à ma recommandation, mais il a obtenu la garde du phare plusieurs années avant que je fusse le représentant du comté. Voici une lettre de M. Gillies:

L'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai porté plainte contre Michael O'Brien, le gardien du phare de Bear-Island, pour ingérence dans la politique à la dernière élection. Les plaignants sont MM. W. J. Malcolm et Michael Morgan, habitant tous deux Bear-Island, qui se déclarent prêts à prouver entièrement l'accusation. Ils donnent aussi les noms d'autres témoins, et je demande respectueusement que cette affaire soit immédiatment soumise au commissaire Duchein pour enquête.

Votre très sincère,

J. A. Gillies.

Après cette lettre, la réponse suivante a été envoyée:

30 décembre 1912.

Monsieur,—Je vous transmets sous ce pli copie d'une lettre de M. J. A. Gillies, avocat, de Sydney (N.-E.), adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries, dans laquelle Michael O'Brien, gardien du phare de Bear-Island, comté de Richmond (N.-E.), est accusé d'ingérence dans la politique.

Je dois vous prier de faire une enquête sur cette affaire et de faire rapport au ministre de la Marine et des Pêcheries.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

(Signé): A. Johnson.

Voici une lettre, datée du 30 décembre 1912, adressée à M. Gillies par le ministre de la Marine et des Pêcheries:

30 décembre 1912.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 21 du courant qui accuse d'ingérence dans la politique Michael O'Brien, gardien du phare de Bear-Island, comté de Richmond (N.-E.).

L'affaire a été soumise au commissaire Duchemin pour enquête.

Agréez mes salutations empressées,

(Signé): J. D. Hazen.

J'ai fait observer que M. O'Brien avait été sommé de comparaître devant M. Duchemin, à Port-Malcolm, le 20 février 1913, pour répondre à l'accusation d'ingérence dans la politique. M. O'Brien n'a reçu l'avis que le 22 février 1913, et outre qu'il n'a pas reçu l'avis assez tôt pour se présenter devant M. Duchemin, il est étrange que celui-ci ait remplacé l'endroit où l'enquête devait avoir lieu et où O'Brien avait reçu avis de se présenter par Port-Hawkesbury, situé à 8 milles de Port-Malcolm, et qu'il y ait tenu une enquête sans donner à O'Brien la chance de comparaître, sans lui donner avis de se présenter à cet endroit.

J'ai devant moi le rapport qui a été envoyé par M. Duchemin au ministère de la Marine et des Pêcheries et sur la foi duquel M. O'Brien a été destitué. Au commencement de l'enquête de M. Duchemin, au sujet de ces accusations, il envoyait toujours une copie de la preuve entendue devant lui aux divers ministères qui lui avaient donné l'ordre de faire les enquêtes, et lorsqu'on demandait les documents, non seulement le rapport de M. Duchemin, mais toute la preuve était disponible. Il me semble, cependant, que M. Duchemin a profité de son expérience, et il ne commet plus l'erreur d'envoyer des copies de la preuve sur laquelle il base son rapport demandant la démission. En comparant les décisions de M. Duchemin à la preuve sur laquelle elles ont été basées, il serait parfaitement évident que ses recommandations n'ont pas été basées sur la preuve. En conséquence, M. Duchemin n'a pas du tout, récemment, envoyé la preuve, de sorte que ceux qui sont intéressés à constater si les destitutions ont été ou non justifiées par la preuve, doivent se contenter du rapport de M. Duchemin et de son résumé de la preuve. Voici une copie du rapport de M. Duchemin au sujet de l'enquête:

Sydney, 3 mars 1913.

A l'honorable J. D. Hazen, député fédéral,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Affaire Michael O'Brien, gardien du phare de Bear-Island, Nouvelle-Ecosse.

Cher monsieur,—Le 22 dernier, j'ai recueilli la preuve à Port-Hawkesbury, dans l'affaire des accusations d'esprit de parti portées contre Michael O'Brien, gardien du phare de Bear-Island, dans le comté de Richmond, N.-E.

Il faut se rappeler qu'O'Brien a été assigné à comparaître devant Duchemin à Port-Malcolm, et M. Duchemin commence son rapport en déclarant qu'il a tenu l'enquête à Port Hawkesbury. Il dit:

M. O'Brien a été dûment averti de la date et de l'endroit où devait avoir lieu cette enquête, mais il n'a pas comparu en temps et lieu.

Si l'avis eut été perdu, ou si M. O'Brien eut été dans l'impossibilité de le produire, je n'ai aucun doute que les honorables membres de la droite eussent été pourvus d'une déclaration, de la part de Duchemin ou d'un autre, à l'effet que M. O'Brien avait été assigné à comparaître devant lui à Port-Hawkesbury, mais, grâce à l'avis original signé par M. Duchemin, que j'ai lu au comité, nous avons ici la preuve qu'O'Brien a été assigné à comparaître à Port-Malcolm. Il dit de plus:

Michael Morgan, pêcheur et cultivateur, domicilié à Bear-Island, a attesté qu'il connaît Michael O'Brien depuis trente-trois ans. Il a déclaré que lors de l'élection fédérale de 1908, le jour de la nomination, O'Brien a pris le seul bateau qu'il y eut, appartenant au phare de Bear-Island, et est allé à Arichat, pour assister à la nomination. Le témoin a déclaré qu'il a été absent durant toute la journée et toute la nuit et qu'il a été indûment retenu par une bourrasque qui l'a empêché de revenir dans le bateau qu'il avait pris à son départ. Il est revenu à Bear-Island par le vapeur "Percy-Cann". Le témoin était avec M. O'Brien durant la période précitée. Lors des élections provinciales, en juin 1911, le témoin était l'agent, au bureau de scrutin à Port-Malcolm, pour M. McVicar, l'un des candidats conservateurs pour le comté de Richmond. M. O'Brien était électeur à ce bureau de scrutin. Le témoin a déclaré qu'il avait voté à ce bureau de scrutin et il a fait le rapport suivant sur la conduite de M. O'Brien en cette occasion: "Il est entré dans le bureau, et d'après sa manière d'agir il est évident qu'il était en colère. Il était debout devant le président du bureau et il lui a dit qu'il était l'un des employés du gouvernement et qu'il voulait que le président du bureau marquât un bulletin pour lui, et il a prononcé devant tous le nom du candidat pour lequel il désirait voter. M. O'Brien sait lire et écrire. Robert Malcolm était secrétaire, et il a inscrit dans le livre la manière dont M. O'Brien a voté. Robert Proctor était officier rapporteur. Il ne voulait pas marquer le bulletin pour M. O'Brien vu qu'il ne croyait pas que cela fut légal. M. O'Brien a insisté et, enfin, le président du bureau a marqué le bulletin pour lui et l'inscription a été faite dans le livre du scrutin.

Margaret Malcolm a déclaré que le jour de l'élection provinciale en juin 1911, Michael O'Brien est passé sur le chemin devant sa maison, allant vers le bureau de vote chez Robert Proctor. Un nommé Alex. Malcolm, un voisin de Mme Malcolm, est allé à sa barrière et a demandé à O'Brien comment allait l'élection. Là-dessus, M. O'Brien s'est servi d'un langage très énergique au sujet des conservateurs. Il a dit: "Lorsque les tories étaient au pouvoir auparavant, ils ne nous ont fait aucun bien, et s'ils y arrivent maintenant ils vont nous ruiner. Il est certain que les libéraux vont gagner".

D'après la preuve fournie par les témoins précités, j'ai l'honneur de soumettre la décision suivante:

Un fait significatif est que dans son rapport M. Duchemin ne fournit pas la preuve, mais il laisse à supposer que les paroles dont s'est servi M. O'Brien justifient sa démission.

D'après le témoin, il a dit: "Lorsque les tories étaient au pouvoir auparavant, ils ne nous ont fait aucun bien, et s'ils arrivent maintenant, ils vont nous ruiner. Il est certain que les libéraux vont gagner."

D'après la preuve fournie par les témoins précités, j'ai l'honneur de soumettre la décision suivante:

Vous avez là toute la preuve, d'après le rapport de M. Duchemin. Il dit qu'O'Brien est allé à la nomination à Arichat, de même que bon nombre de gens des deux partis politiques. Il dit qu'O'Brien est allé au scrutin pour voter, et qu'il a demandé au président du bureau de marquer son bulletin, et qu'il a déclaré que les libéraux gagneraient. Sur la foi de ce rapport, M. Duchemin décide ce qui suit:

1. Michael O'Brien a quitté Bear-Island; il a amené le seul bateau appartenant au phare, et il est allé à Arichat pour assister à la nomination, étant absent de son phare pendant une journée et une nuit.

2. Le jour de l'élection provinciale tenue en juin 1911, M. O'Brien, bien qu'il fût un électeur sachant parfaitement lire, a proclamé au bureau de vote, le nom du candidat pour lequel il avait l'intention de voter, et a insisté pour que le président du bureau marquât ouvertement son bulletin pour lui, déclarant qu'il exigeait que cela fut fait parce qu'il était employé du gouvernement.

3. M. O'Brien a tenu des propos répréhensibles sur la politique le jour de l'élection en présence de M. Alex. Malcolm, un électeur de Port-Malcolm.

4. M. O'Brien s'est ainsi mis en contravention au règlement du ministère défendant aux fonctionnaires de prendre part aux luttes électorales, et s'est aussi rendu coupable d'actes politiques répréhensibles.

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

(Signé): H. P. Duchemin,
Commissaire enquêteur.

Sur la foi de ce rapport, le décret suivant de l'exécutif a été rendu:

Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 19 mars 1913.

Le comité du Conseil privé, sur la proposition du ministre de la Marine et des Pêcheries, émet l'avis que le décret de l'exécutif du 7 décembre 1906, nommant Michael O'Brien gardien du phare à Bear-Island, Nouvelle-Ecosse, soit annulé et que l'on se dispense des services de M. O'Brien, pour cause de participation à la politique, sa révocation devant entrer en vigueur le jour où il sera relevé de ses fonctions.

(Signé): Rodolphe Boudreau,
Greffier du Conseil privé.

La lettre suivante a été écrite par le ministre de la Marine et des Pêcheries à M. J. A. Gillies:

25 mars 1913.

Cher monsieur:

Relativement aux accusations de participation à la politique portées contre M. Michael O'Brien, gardien du phare de Bear-Island,

j'ai l'honneur de vous informer que je constate que ces accusations ont été prouvées.

Voulez-vous, s'il vous plaît, avoir la bonté de m'envoyer le nom d'un homme acceptable pour succéder à M. O'Brien? Vous pourrez fournir les certificats requis et remplir la formule ci-annexée.

Le salaire attaché à cette station est de $320 par année, avec augmentations annuelles de $15, s'élevant jusqu'au maximum de $380, avec une allocation de $25 par année pour le fonctionnement d'un cor de brume.

Pour votre gouverne, je puis dire qu'un M. W. J. Malcolm, de Port-Malcolm, comté de Richmond, a demandé le poste de gardien de ce phare.

Fidèlement à vous,
(Signé): J. D. Hazen.

Sur quoi M. W. J. Malcolm a été nommé gardien du phare. Outre la question de savoir si la preuve fournie par les témoins à l'enquête était ou non suffisante pour justifier la destitution de M. O'Brien, il y a le fait que M. O'Brien n'a reçu avis que des accusations avaient été portées contre lui ou qu'on avait l'intention d'ouvrir une enquête que deux jours après la date de cette enquête. Il y a le second fait que M. Duchemin a changé l'endroit où l'enquête devait avoir lieu et l'a tenue à un endroit situé à 8 milles de distance de Port-Malcolm. De sorte que M. O'Brien n'a pas reçu le moindre avis, et il lui eût été impossible de se rendre là même si l'avis eût été reçu à temps. Il ressort de tout ceci que M. Duchemin ne poursuit qu'un seul but en tenant ces enquêtes, et que c'est la destitution de l'employé mis en accusation. Je crois qu'il serait de beaucoup préférable que le ministre de la Marine et des Pêcheries prît la responsabilité de congédier ces employés dès qu'un des meneurs de son propre parti demande la place. Il épargnerait ainsi au pays la dépense effectuée tous les jours par M. Duchemin pour tenir ces parodies d'enquêtes. L'honorable député de Guysborough a révélé, cet après-midi, le fait que jusqu'à présent M. Duchemin a reçu plus de $6,000 pour ses services en qualité de commissaire chargé de faire une enquête sur ces accusations de participation à la politique. Je dis que cette dépense est un évident et inexcusable gaspillage d'argent. Quels que soient les témoignages rendus, quelque innocent que puisse être celui que l'on accuse de cette offence, il sera destitué quand même, et si le ministre de la Marine et des Pêcheries croit échapper à la responsabilité en se dérobant à l'abri du rapport de M. Duchemin lorsqu'il fait ces destitutions, il se trompe énormément. J'ai entendu faire une critique défavorable du ministre des Postes, relativement aux destitutions qu'il a faites dans la Nouvelle-Ecosse. Je dis qu'un grand nombre des destitutions faites par le ministre des Postes sont absolument inexcusables, mais j'admire le courage du ministre des Postes qui prend la responsabilité de sa conduite. Lorsqu'une accusation d'ingérence politique est portée, le ministre des Postes prend la responsabilité de prononcer la destitution, et en ce faisant, dans tous les cas, il n'impose pas au pays la dépense inutile que comporte le paiement d'un commissaire chargé de faire une enquête sur les accusations.

Je crois que dans tout le cours des destitutions cruelles et impitoyables qui ont eu lieu au Canada depuis dix-huit mois, le ministre de la Marine et des Pêcheries est celui qui s'est montré le pire entre tous les ministres de la couronne. Je n'ai nullement l'intention d'offenser le ministre, et je ne doute point qu'il ne se réjouisse du fait qu'il a causé plus de destitutions dans certaines parties de la Nouvelle-Ecosse que n'importe lequel de ses collègues, mais je dis que, en dépit de l'attitude de justice apparente et du désir d'être impartial qu'il affecte dans cette Chambre, il mérite plus que tout autre ministre d'être condamné à cause des destitutions inexcusables qui ont eu lieu dans son ministère. Si ces destitutions devaient être de quelque avantage au pays, si le Canada devait retirer quelque chose de l'argent que l'on paie à M. Duchemin, ce serait là leur seule raison d'être comme aussi d'essayer de sauver les apparences et de dissiper les soupçons du public qui voit dans M. Duchemin un outil, un instrument employé pour opérer ces destitutions décidées d'avance.

En ce qui concerne la destitution de M. O'Brien, il est impossible de trouver une seule circonstance qui la puisse justifier pour un instant. M. O'Brien n'a reçu avis de l'enquête que deux jours après la date fixée; l'enquête s'est tenue à 8 milles de la place où il était appelé à comparaître, et, conséquemment, il ne lui a point été possible de se présenter devant le commissaire.

Nos honorables adversaires ont contesté l'assertion faite par nos amis de la gauche à l'effet que M. Duchemin ne permet point que les accusés aient des avocats. Quelque grave que soit cet acte, c'est peu de chose en comparaison du fait que certaines personnes sont prises à l'improvisite, qu'on leur envoie des avis de comparaître absolument trompeurs, de manière à les tromper et à les mettre dans l'impossibilité d'être présentes à l'enquête. Si M. O'Brien avait assisté à l'enquête, bien que je prétende que cela n'eût absolument rien changé à la conviction préconçue de M. Duchemin, il aurait eu au moins la satisfaction de rendre son témoignage, et de prouver que les preuves de l'accusation portée contre lui n'étaient nullement fondées. De fait, M. O'Brien n'était point l'agent du candidat libéral dans la dernière élection provinciale. A ma connaissance, il n'a pas été l'agent d'aucun candidat soit avant soit depuis sa nomination. Le fait que M.

O'Brien entra dans un bureau de vote et demanda au président d'élection de marquer son bulletin eût sans doute été expliqué si on lui eut procuré l'occasion de paraître devant M. Duchemin. C'est pourquoi je dis que vu les circonstances, la destitution de M. O'Brien est l'une des plus iniques et des plus injustifiables qui se soient faites dans la Nouvelle-Ecosse au cours des dix-huit derniers mois, et elle a produit dans la Nouvelle-Ecosse un effet dont ni M. Duchemin ni le ministre n'ont lieu de se féliciter.

Quel est mon but en soulevant cette question devant le comité? Je n'espère certainement point que le ministre va rétablir M. O'Brien dans son emploi. Si le ministre accordait une nouvelle enquête et donnait à M. O'Brien l'occasion de paraître devant M. Duchemin, le commissaire trouverait sans doute le moyen de travestir le témoignage de manière à justifier cette destitution et le seul résultat serait qu'une autre somme de 30 à 40 dollars de l'argent du gouvernement passerait dans la poche de M. Duchemin. Mon but en exposant ces faits au comité est de dénoncer publiquement la manière infâme dont sont tenues ces enquêtes. Pendant les quinze années que les libéraux ont gouverné ce pays, il n'y a eu que deux cas de destitution pour des raisons politiques dans le comté de Richmond, et ces destitutions n'ont été faites qu'après une enquête tenue, non point par un ami politique, comme on s'en souvient, mais par un commissaire nommé par l'ancien Gouvernement pour tenir des enquêtes dans la Nouvelle-Ecosse, sur les accusations portées contre des employés qui se seraient occupés activement de politique, par un homme qui occupait une haute position dans l'administration publique de ce pays et qui avait aussi une longue expérience de ces enquêtes judiciaires. Je veux parler du capitaine Douglas. Personne n'eût osé chercher à influencer le capitaine Douglas pour lui faire rendre une décision quelconque dans une enquête tenue par lui; et, de fait, je sais bien des cas où, dans des enquêtes tenues par lui, il déclara non fondées des accusations portées contre certains fonctionnaires de s'être occupés activement de politique. Jamais il n'y a eu dans l'histoire du Canada autant de destitutions que dans tous les ministères de ce Gouvernement depuis qu'il est aux affaires. Cette après-midi, l'honorable député de Halton a entrepris de sermonner des députés de la Nouvelle-Ecosse à cause du temps qu'ils employaient à discuter la question des destitutions dans cette province. Il a dit que c'est une honte pour la Nouvelle-Ecosse. J'admets volontiers que c'est une honte pour la province, une honte amère pour le Gouvernement que l'honorable député appuie si loyalement. Si quelqu'un s'est couvert d'opprobe par ces destitutions, ce ne sont point les malheureux fonctionnaires que l'on a persécutés à mort depuis le changement de gouvernement afin de pouvoir donner leurs places à des partisans; l'infamie retombe sur les membres du Gouvernement qui approuvent ces destitutions iniques et qui recourent à d'indignes subterfuges pour les effectuer. Dans une autre circonstance, au cours d'une discussion sur ces destitutions, je lus les déclarations du premier ministre concernant les droits d'un fonctionnaire de prendre part aux discussions publiques.

Le très honorable ministre déclarait que les fonctionnaires publics avaient le droit, non seulement d'assister à des réunions publiques, mais aussi d'y prendre la parole, pourvu qu'ils n'insultent personne. Mais, comme tous les autres principes que préconisait le très honrable ministre avant d'être au pouvoir, autant en emporte le vent, et, ainsi que tous ses collègues du cabinet, il s'est abaissé jusqu'au dernier degré pour ruiner des fonctionnaires qui, pendant quinze ans, s'étaient montrés les fidèles serviteurs du public. Dans une autre circonstance, au cours de cette session, nous avons entendu les honorables partisans du Gouvernemet exprimer bruyamment leur sympathie. Ce fut lorsque l'on porta à la connaissance de la Chambre le fait qu'un nommé André Landry fut relâché de prison afin de pouvoir toucher un salaire de fonctionnaire public; on avança pour raison qu'il avait une famille nombreuse et que c'était une chose cruelle de le retenir ainsi en prison. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ainsi que le ministre de la Justice, s'élevèrent tous deux contre ceux qui avaient la cruauté de retenir ainsi en prison pour y purger sa sentence le pauvre Landry, le seul soutien de sa famille. Mais, 75 p. 100 de ceux que l'on a impitoyablement destitués étaient les seuls soutiens de nombreuses familles. Ce sont des hommes qui avaient abandonné un emploi pour entrer au service de l'Etat, et on les a mis à pied sans se préoccuper s'ils avaient un moyen quelconque de gagner leur vie. La sympathie et la charité de nos honorables adversaires ne vont qu'aux conservateurs avides de places ou désireux de sortir des prisons publiques. On n'a aucune sympathie pour les fonctionnaires nommés par un gouvernement libéral, mais s'il a voté, ou s'il est soupçonné d'avoir voté pour un candidat libéral, il faut qu'il s'en aille et cède sa place à un ami du parti conservateur. Il me tarde d'entendre les raisons que peut avancer le ministre de la Marine et des Pêcheries pour légitimer la destitution de M. O'Brien, en face des circonstances que je viens d'exposer; et, afin de lui fournir l'occasion de

se défendre, je lui cède la parole, me réservant de continuer mes remarques plus tard.

M. HAZEN: Mon honorable ami s'est exalté jusqu'au délire à propos de cette question. Il a employé un prodigieux vocabulaire d'épithètes: Cruel, infâme, impitoyable et autres adjectifs d'une nature étrange se sont pressés sur ses lèvres, bien mal à propos selon moi. De quoi s'agit-il, en effet? Voici: le ministère de la Marine et des Pêcheries a été informé qu'une certaine personne au service de l'Etat a pris une part active et illégitime dans les récentes élections qui ont eu lieu dans la province de la Nouvelle-Ecosse. M. Duchemin, commissaire chargé de tenir les enquêtes de cette nature dans la partie est de cette province, reçut l'ordre de s'assurer du bien fondé de l'accusation. Après s'être acquitté de sa mission, M. Duchemin a soumis son rapport au ministère, et dans ce rapport, le seul document que nous possédions à ce sujet, il déclare que M. O'Brien a été dûment informé du temps et du lieu où devait se tenir l'enquête, mais qu'il ne s'y est point présenté. Voilà la seule déclaration que nous ayons au sujet de cette enquête. C'est la déclaration du commissaire nommé et qui a promis sous serment de faire son devoir; et ce commissaire déclare explicitement que M. O'Brien a été dûment informé du temps et du lieu de l'enquête, mais qu'il ne s'y est point présenté. Or, je trouve très étrange que, si cette enquête a eu lieu, et elle a eu lieu dans le courant de février dernier, le ministère n'ait reçu aucune communication de M. O'Brien ou de quelqu'un agissant en son nom, déclarant qu'il n'aurait point été informé du temps et du lieu où cette enquête s'est tenue et n'aurait pu y assister, si tel eût été réellement le cas.

M. KYTE: M. O'Brien m'a fait tenir immédiatement une copie de sa déclaration, j'ai demandé communication du dossier et je ne les ai reçus que tout récemment.

M. HAZEN: Ce n'est point là une réponse à la déclaration que j'ai faite. J'ai dit qu'il est fort surprenant, si mon honorable ami a raison de dire que O'Brien n'a pas été dûment informé du temps et du lieu de l'enquête, contrairement à ce que prétend M. Duchemin, que, après plusieurs mois écoulés aucune représentation n'ait été faite au ministère qu'il n'aurait point été informé.

M. KYTE: Le ministre voudrait-il prétendre que M. O'Brien se soit parjuré en faisant cette déclaration?

M. HAZEN: Mon honorable ami ferait mieux de ne pas s'emporter.

M. KYTE: Je ne m'emporte nullement.

M. HAZEN: C'est l'homme le plus excité que j'aie vu cette année dans cette Chambre.

M. KYTE: Point du tout.

M. HAZEN: Je répète à mon honorable ami qu'il est étrange—je le répète pour la troisième fois—que, si la déclaration de M. Duchemin disant que M. O'Brien a été avisé du temps et du lieu de l'enquête est fausse, et que M. O'Brien ne l'ait point été, tous ces mois se soient écoulés sans qu'aucune réclamation à ce sujet ait été adressée au Gouvernement. Mon honorable ami dit qu'il a demandé qu'on lui communique les rapports. Ce n'est point répondre à ce que j'ai avancé. Il a demandé les documents qui se trouvaient au ministère et ils ont été produits. Tous les documents relatifs à ce sujet ont été produits, et l'on n'y voit absolument rien qui démontre que l'on se soit jamais plaint au ministère que la déclaration de M. Duchemin disant qu'il avait averti O'Brien, fût fausse, ou que M. O'Brien n'ait point été averti à temps. J'admets volontiers que s'il n'a point été prévenu, ça été une manière d'agir injustifiable, et j'ajoute que si le rapport de M. Duchemin contient une fausseté, c'est un acte absolument injustifiable et indigne d'un fonctionnaire occupant la place d'un commissaire en vertu de la loi. Mais tout ce que nous avons au dossier, c'est cette déclaration de Duchemin que M. O'Brien a été dûment informé du temps et du lieu de l'enquête, et, jusqu'à ce qu'il y ait des preuves évidentes que cette déclaration est fausse, je crois qu'il est de mon devoir de m'en tenir à cette déclaration faite par Duchemin dans le rapport officiel qu'il a adressé au ministère de la Marine et des Pêcheries. Je dois accepter cette déclaration et soutenir cet homme nommé par le Gouvernement pour agir en qualité de commissaire jusqu'à ce qu'il me soit prouvé qu'il a mal agi; et je soutiendrai ainsi n'importe lequel des fonctionnaires dépendant du ministère jusqu'à ce qu'il soit prouvé qu'il est indigne de confiance.

L'enquête a eu lieu, et il a été démontré que M. O'Brien, gardien de phare, a pris part à une élection, qu'il a assisté à la mise en nomination des candidats, qu'il a été absent de son poste toute la journée et toute la nuit et qu'il n'est retourné à son phare que le lendemain. Cela a été déclaré à l'enquête par un homme du nom de Morgan, pêcheur-cultivateur demeurant à l'île de l'Ours (Bear-Island). De plus, il a été prouvé que M. O'Brien a voté à l'élection provinciale de 1911, et, d'après la règle établie par le très honorable chef de l'opposition, la participation illégitime à une élection provinciale est tout aussi bien une cause de destitution que la participation à une élection fédérale. Il a été prouvé que, lors de l'élection provinciale de 1911, après

les élections fédérales, O'Brien alla voter, et que, bien qu'il sût lire et écrire il insista pour que son bulletin fût marqué par le président du bureau. Quel pouvait être son but en agissant ainsi? Il voulait faire preuve de zèle en faveur de la cause du parti qu'il appuyait, montrer quel partisan habile et actif il était, et l'ardeur qu'il apportait aux élections.

Nous avons de plus une déclaration affirmant qu'il a parlé des conservateurs dans un langage peu mesuré. Selon l'un des témoins, il aurait dit: " Lorsque les conservateurs ont été au pouvoir il n'ont rien fait pour nous, et s'ils y reviennent maintenant, ils vont nous ruiner. Les libéraux vont certainement triompher ". Il est possible que dans le premier cas il eût raison à un certain point de vue, mais dans le second il ne s'est pas montré bon prophète. S'il en est ainsi, et le rapport de M. Duchemin en fait foi, je demande à qui que ce soit des honorables députés ici présent, si cela ne suffit pas pour justifier la destitution d'O'Brien pour cause de participation illégitime à la politique. Personne ici n'osera prétendre le contraire, et que, en présence de ce rapport d'un fonctionnaire nommé pour étudier ces sortes de questions, rapport contre la véracité duquel le ministre n'a jamais reçu aucune plainte, je n'avais pas amplement raison d'agir comme je l'ai fait en recommandant qu'O'Brien fût destitué. Mon honorable ami a prétendu que sous le régime libéral on ne destituait point ainsi les employés du Gouvernement. Dans le comté de Queen-et-Shelburne, un bien plus grand nombre d'employés publics furent destitués après les élections de 1896, qu'il n'en a été destitués depuis les élections de 1911, bien qu'ils ne fussent pas si nombreux alors dans cette région. Mon honorable ami a aussi signalé le fait que les libéraux avaient nommé un fonctionnaire pour tenir ces enquêtes, M. Bloomfield Douglas. Dans la province du Nouveau-Brunswick, ce ne fut point un fonctionnaire qui fut chargé de ce soin, on nomma un avocat de Saint-Jean, un monsieur, je suppose, occupant une position analogue à celle de M. Duchemin, de M. Knowles et de l'autre personne qui a tenu des enquêtes de cette nature. Il se peut que M. Bloomfield Douglas ait tenu quelques enquêtes, mais il n'était pas le seul commissaire nommé à cet effet pour la Nouvelle-Ecosse. On m'a dit que deux autres personnes, M. Bill et M. Ross, avocats en exercice, furent nommés pour tenir des enquêtes, et qu'ils en tinrent réellement dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Ainsi, mon honorable ami n'a pas raison de dire que ces enquêtes furent confiées à des fonctionnaires du Gouvernement, parce que d'autres personnes furent aussi nommées à cet effet, comme M. McAlpine dans le Nouveau-Brunswick et d'autres personnes dans les diverses parties de la province. Tout ce que je puis dire, c'est que je tiens pour correct le rapport de M. Duchemin comme étant l'exposé de ce qui s'est réellement passé, jusqu'à ce qu'on puisse me prouver le contraire. L'honorable député base sa déclaration sur l'autorité d'une personne qui a été destituée.

Je ne veux pas dire que cet homme ne dit pas la vérité, mais je dirai que ce n'est pas un témoin désintéressé et mon devoir est d'accepter la déclaration que M. Duchemin a faite au ministère, sans qu'il y ait eu un seul mot à l'encontre durant des mois, et sans qu'aucune déclaration ait été faite que l'accusé n'avait pas été convenablement averti avant que mon honorable ami ne l'ait déclaré au comité ce soir.

M. KYTE: Le ministre de la Marine et des Pêcheries est enclin à mettre de côté la déclaration de M. O'Brien quant aux faits, parce que, dit-il, ce n'est pas un témoin désintéressé. Très bien, mais je lui rappellerai que neuf fois sur dix, lorsqu'il a institué des enquêtes sur des accusations d'ingérence politique portées contre des employés, les témoins étaient ceux-là mêmes qui cherchaient à faire congédier les accusés pour avoir leurs places. Le ministre dira-t-il que c'étaient là des témoins désintéressés?

M. HAZEN: Je dois dire que l'affirmation que, neuf fois sur dix, les hommes qui ont rendu témoignage cherchaient à avoir les places, est dénuée de fondement.

M. KYTE: Je dirai, parlant pour mon propre comté, que neuf fois sur dix les hommes qui ont comparu comme témoins à charge contre les employés accusés d'ingérence politique étaient les hommes qui recherchaient les places occupées par les accusés et qui ont eu ces places plus tard. Dans 75 pour 100 des cas, les seuls témoins appelés à rendre témoignage étaient les hommes qui aspiraient aux emplois et qui les ont eus plus tard. Si, dans l'opinion du ministre, le témoignage de M. O'Brien ne doit pas avoir de poids parce qu'il est intéressé, je demande au ministre pourquoi lui et ses collègues ont congédié des hommes accusés d'actes politiques, lorsque les seuls témoins à charge étaient les hommes qui voulaient avoir leurs places.

M. HAZEN: Je n'ai pas devant moi le témoignage d'O'Brien. Il n'a pas rendu témoignage et tout ce que nous avons est le témoignage " ex parte " rendu par l'honorable député. Tous les témoins qui ont comparu devant M. Duchemin ont été assermentés.

M. KYTE: Pourquoi le ministre n'a-t-il pas ce témoignage? Parce que M. O'Brien a été trompé et qu'on l'a envoyé à 8 milles de distance de l'endroit ou l'enquête a eu lieu. Et cependant le ministre veut

tirer parti du fait qu'il n'a pas devant lui le témoignage d'O'Brien. Comment pourrait-il l'avoir, lorsque son impartial, indépendant et hautement respecté commissaire avait envoyé O'Brien se fourvoyer à 8 milles de distance de l'endroit ou l'enquête avait lieu? Voilà pourquoi la déposition d'OBrien n'est pas dans les mains du ministre . Il était absolument impossible d'avoir cette déposition, et M. Duchemin le savait très bien lorsqu'il a envoyé promener M. O'Brien. W. J. Malcom a dit: "Je suis tory depuis trente ans et je veux un emploi public." Le ministre, en ce qui concerne le rapport de la destitution d'O'Brien, fait une déclaration équivalant à la fameuse déclaration du meneur politique des Etats-Unis: Au vainqueur les dépouilles! Telle est la position du ministre de la Marine et des Pêcheries. Autant vaudrait en prendre son parti et l'on pourrait épargner aux contribuables du Canada le coût des futures enquêtes que M.Duchemin pourait faire. Le ministre dit au comité qu'il y a une preuve du fait que cet homme s'est servi sur la rue d'un langage injurieux à l'adresse d'un électeur. Qui a rendu ce témoignage? C'est la femme de l'homme qui est aujourd'hui le gardien du phare. Les deux points sur lesquels on a rendu témoignage, et que le ministre semblent considérer comme la justification du renvoi, auraient sans doute pu être expliqués par O'Brien s'il eût eu l'occasion de comparaître devant le commissaire. On aurait sans doute pu expliquer le fait que M. O'Brien a voté ouvertement. Ce n'est pas tant de la destitution de M. O'Brien que je me plains, c'est surtout de la nature burlesque de l'enquête. La manière dont M. Duchemin a conduit les enquêtes dans le comté de Richmond, et mon expérience n'est pas limitée au cas actuel, a été de nature à discréditer toutes les décisions qu'il pourrait rendre, et avant de faire adopter ses prévisions le ministre de la Marine et des Pêcheries aura d'autres exemples de la nature des enquêtes qui ont eu lieu. Le ministre s'efforce de diminuer l'effet de la déclaration que j'ai faite ici ce soir en disant qu'il n'a pas le témoignage sous serment d'O'Brien, tandis que la déclaration solennelle d'O'Brien attestée devant un commissaire de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, à laquelle est annexé l'original de l'avis envoyé par M. Duchemin à M. O'Brien, l'avertissant d'avoir à se présenter pour l'enquête à Port-Malcolm, le 20 février. Cependant le ministre dit qu'il n'y a pas de preuve que M. O'Brien n'ait pas été assigné à comparaître devant le commissaire à Port-Hawkesbury. J'ai parfois admiré la manière ingénieuse dont le ministre de la Marine et des Pêcheries trouve moyen de contourner les obstacles sérieux en ce qui concerne la conduite de M. Duchemin, mais

aux yeux du comité, il est évident que le ministre est à bout de ressources dans les efforts qu'il fait pour expliquer le rapport que M. Duchemin a fait en cette affaire.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) a cité un cas où un gardien de phare a été renvoyé sur la foi d'une preuve très légère et une discussion a eu lieu entre lui et le ministre de la Marine et des Pêcheries sur la question de savoir si la preuve était ou non suffisante. Je puis citer à mon honorable ami un cas où il n'y avait pas de preuve du tout sauf une lettre de la part de l'individu qui voulait avoir la place. Il s'agit de la destitution de Stephen C. Richards, de l'Anse-à-Charlot, dans le comté de Guysborough. M. Richards était un bon employé, il n'y avait pas de plainte contre lui, et ce n'était pas un partisan, autant que je sache. M. Alex. Richard, qui désirait avoir le poste occupé par M. Stephen Richards, écrivit une lettre à M. Rowling le candidat battu dans Guysborough, et M. Rowlings envoya la lettre de M. Richard au ministre de la Marine et des Pêcheries. La lettre est comme suit:

Monsieur G. A. R. Rowlings,
Sydney (N.-E.).

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que M. Stephen C. Richards occupe actuellement la position de gardien des feux d'alignement à l'Anse-à-Charlot, comté de Guysborough (N.-E.), a été un actif partisan libéral et a travaillé pour le candidat libéral durant la récente élection en septembre 1911, et je demande par les présentes qu'il soit immédiatement destitué.

Sincèrement à vous,
(Signé): Alex. Richard,
par W. J. Murphy.

Un illettré, incapable de signer son nom, fait une demande par l'entremise d'un autre individu nommé Murphy, et déclare que M. Stephen C. Richards est un politicien. La lettre est envoyée à M. Rowlings, et M. Rowlings l'envoie au ministre. La lettre de M. Rowlings est comme suit:

A l'honorable J. D. Hazen, député fédéral,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—Relativement à ce qui précède, je dois dire que, d'après les renseignements que j'ai recueillis, je suis convaincu que M. Stephen C. Richards, le titulaire actuel de cet emploi, ainsi qu'il est déclaré par M. Murphy, est un actif partisan libéral et qu'il a pris une part active à la récente élection. En conséquence, je recommande que la demande ci-dessus soit favorablement accueillie et que M. Alexandre Richard, de l'Anse-à-Charlot (N.-E.), soit nommé audit emploi.

A vous sincèrement,
(Signé) G. A. R. Rowlings.

Le ministre verra que l'unique preuve sur laquelle il a congédié cet employé était une lettre de la part d'un homme qui s'attendait à avoir la nomination, et cette lettre a été envoyée par le candidat battu.

Dans sa lettre, M. Rowlings recommande la nomination de M. Alex. Richard, l'homme qui a fait la dénonciation. Puis nous avons la réponse du ministre à M. Rowlings. Elle est comme suit:

Monsieur G. A. R. Rowlings,
Sydney (N.-E.).

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre contenant la proposition faite par Alexandre Richard de révoquer Stephen C. Richards, occupant actuellement le poste de gardien des feux d'alignement à l'Anse-à-Charlot, comté de Guysborough.

Je prends note de votre recommandation demandant qu'Alexandre Richard soit nommé à cet emploi. Vu votre déclaration affirmant que vous êtes convaincu, d'après les renseignements par vous recueillis, que M. S. C. Richards est un actif partisan libéral, qui a pris une part active à la récente élection, je vais proposer que l'on fasse le changement désiré.

A vous bien sincèrement,
(Signé) J. D. Hazen.

Le comité n'a nul besoin d'écouter des discussions sur la question de savoir si l'on a ou non recueilli des témoignages, car il n'y a pas ici d'autre preuve qu'une lettre écrite par un homme qui veut être nommé lui-même. Si un homme peut être destitué sur une preuve comme celle-là, c'est une plaisanterie que de donner le nom d'enquête à une semblable procédure. Le ministre voudra-t-il expliquer pourquoi il a destitué le gardien du phare de l'anse Charlos, sans la moindre preuve, et à nommer pour le remplacer celui qui avait porté plainte contre lui?

M. HAZEN : M. G. A. R. Rowlings, qui était candidat dans le comté de Guysborough à la dernière élection, a envoyé au ministère une communication qu'il avait reçue de M. Alex. Richard, déclarant que M. Stephen Richards s'était montré partisan actif et avait travaillé pour le candidat libéral durant la récente élection. M. Rowlings a déclaré qu'il s'était enquis avec soin de l'affaire et qu'il était convaincu de l'exactitude de ce renseignement. Sur la foi de sa déclaration, ordre a été donné un peu plus tard de destituer M. Stephen C. Richards de son emploi. J'ai reçu une lettre de mon honorable ami (M. Sinclair) disant qu'il croyait qu'il y avait eu erreur et demandait qu'une enquête fût ouverte. L'enquête n'a pas eu lieu aussitôt qu'elle aurait dû avoir lieu. Au commencement de la session, je crois, mon honorable ami a attiré mon attention sur le fait que je lui avais promis qu'une enquête aurait lieu. J'ai consulté le dossier et j'ai constaté que le ministère avait chargé M. Duchemin de tenr une enquête . Je crois que c'était vers la fin de janvier dernier; mais jusqu'alors aucun rapport n'avait été reçu. Nous nous sommes immédiatement mis en communication avec M. Duchemin; nous avons appelé son attention sur le fait que le ministère avait donné l'ordre de tenir une enquête, et nous lui avons demandé pourquoi il ne l'avait pas fait. Nous lui avons aussi ordonné de procéder immédiatement à l'enquête, s'il ne l'avait pas déjà fait. J'ai sous la main le rapport de M. Duchemin que le sous-ministre vient de me passer. Je ne l'ai pas vu avant de venir à la Chambre, et pas avant il y a deux minutes, lorsque mon honorable ami a commencé à parler. Le rapport est comme suit:

Sydney (N.-E.), 15 mai 1913.

A l'hon. J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

Affaire Stephen C. Richards, ci-devant gardien du phare à l'Anse-à-Charlot, comté de Guysborough (N.-E.).

Cher monsieur,—Le 13 courant, j'ai dirigé une enquête sur les accusations d'ingérence politique qui ont eu pour résultat la destitution de Stephen C. Richards de la position de gardien du phare de l'Anse-à-Charlot, dans le comté de Guysborough (N.-E.).

L'enquête a eu lieu à la Larry's-River, comté de Guysborough, à peu de distance du domicile de M. Richards. Celui-ci avait été dûment averti de la date et de l'endroit où l'enquête devait avoir lieu, et il a assisté à toute l'audience.

Alexandre Richard, de l'Anse-à-Charlot, a attesté qu'il est électeur à cet endroit depuis trente ou trente-cinq ans et qu'il connaît Stephen Richards depuis son enfance. Ce témoin a représente Stephen Richards comme ayant été un chaud partisan et un travailleur en faveur de son parti politique depuis nombre d'années. Le témoin a déclaré qu'il se rappelait la dernière élection fédérale et qu'en cette occasion Stephen Richards a passé une partie considérable de la journée aux alentours du bureau de vote à l'Anse-à-Charlot. Il a passé la journée—ou une partie considérable de la journée—à attaquer les électeurs at à leur parler à mesure qu'ils arrivaient au bureau pour voter. Le témoin estime que M. Richards a passé au moins deux ou trois heures en dehors du bureau de vote, occupé de la manière ci-dessus décrite. Le témoin lui-même a été là durant deux ou trois heures, et a vu M. Richards ainsi occupé et il déclare que lorsqu'il a lui-même (le témoin) quitté le bureau de vote, Stephen Richards était encore sur les lieux, occupé de la même manière. Le témoin ajoute que, le jour de l'élection provinciale, il sait que Stephen Richards a passé la journée de la même manière, en dehors du bureau de vote, à s'entretenir avec les électeurs et à causer avec eux à mesure qu'ils arrivaient pour donner leurs votes. Il a expliqué qu'à chaque jour d'élection, depuis des années, les meneurs des deux partis politiques ont eu pour habitude de se tenir en dehors et aux environs du bureau de vote. Par exemple, lors de la dernière élection, le témoin était présent parmi les meneurs du parti conservateur, et il déclare que Stephen Richards était associé aux meneurs libéraux en dehors du bureau de vote. Le témoin allègue de plus que Stephen Richards avait l'habitude de passer le jour de l'élection de la manière décrite—soit au bureau de l'Anse-à-Charlot, soit au bureau de Larry's-River—à environ

deux ou trois milles de distance. Le témoin déclare de plus que dans cette région, les deux partis politiques ont pour habitude de s'efforcer d'avoir le plus grand nombre possible de leurs partisans groupés en dehors du bureau le jour de l'élection, pour des fins de sollicitation.

A la fin du témoignage de ce témoin, j'ai demandé à Stephen Richards, qui était présent, s'il désirait soumettre ou suggérer des questions en contre-interrogatoire. Il a alors demandé au témoin s'il savait qu'il eut payé de l'argent pour des votes en cette occasion. Le témoin a répondu qu'il n'en savait rien.

Stephen Richards a ensuite rendu témoignage dans sa propre cause. Après avoir été dûment assermenté comme témoin, il a admis qu'il était aux environs du bureau de vote de l'Anse-à-Charlot, mais il a contesté la déclaration du témoin qu'il avait passé là plus de trois heures. A ce sujet, M. Richards a dit: "J'admets que j'étais aux alentours du bureau de l'Anse-à-Charlot, mais je ne crois pas y être resté trois heures. Je ne crois pas avoir été là plus de deux heures. Jos. Hatch Richards m'a donné un coup de rhum en dehors du bureau—à environ un quart de mille du bureau de vote, dans l'après-midi du jour de l'élection, j'ignore si c'était ou non du rhum d'élection. Bien que le témoin prétend qu'il n'ait fait aucune sollicitation en dehors du bureau de vote en cette occasion, il a admis avoir pris part à une discussion politique en dehors de la salle du scrutin, et avoir parlé dans l'intérêt du parti libéral. Voici ses propres paroles: "J'ai parlé en faveur de mon parti" en dehors du bureau, mais je n'ai demandé à personne de voter avec les libéraux lors de la dernière election. Le témoin a également admis s'être tenu en dehors du même bureau de vote le jour de la dernière élection provinciale et avoir "parlé en faveur de son parti" en dehors du bureau de vote en cette occasion. Il n'a pas voulu déclarer formellement qu'il n'a fait de sollicitation auprès de personne, mais il a déclaré qu'il ne se rappelait pas avoir demandé à qui que ce soit de voter pour le parti libéral." Le témoin m'a pas contesté la déclaration d'Alexandre Richards disant que depuis des années il a eu pour habitude de passer la journée de l'élection à proximité de la salle de vote comme susdit.

Etant données les circonstances, je ne crois pas qu'il puisse y avoir le moindre doute que M. Richards ait violé le règlement ministériel défendant aux employés de prendre une part active aux élections. Il a évidemment eu pour habitude depuis des années de quitter le phare et de passer toute la journée ou une partie considérable de la journée de l'élection à proximité de la salle de vote, soit à l'Anse-à-Charlot, soit à Larry's-River, à discuter la politique et à argumenter au point de vue du parti libéral. C'est certainement là une conduite inconvenante de la part d'un employé public et, vu les circonstances, je crois que le ministère a eu parfaitement raison de se dispenser des services de M. Richard, comme gardien du phare de l'Anse-à-Charlot.

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

(Signé): H. P. Duchemin,
Commissaire enquêteur.

Je puis dire à mon honorable ami que je lui aurais immédiatement envoyé une copie de ce rapport, mais je viens de le recevoir à l'instant.

M. SINCLAIR : Qu'en pense l'honorable ministre?

M. HAZEN : Il me semble que s'il a admis lui-même qu'il avait l'habitude de se tenir à la porte du bureau de vote le jour de l'élection, discutant la politique et "parlant en faveur" du parti libéral, qu'il a dû être là dans le but d'aider au parti libéral, et qu'il est un cabaleur.

M. SINCLAIR: Pas du tout. Dans un petit village comme celui-là, tout le monde est assis à la porte du bureau de votation les jours d'élections. Mon honorable ami sait parfaitement comment ces élections sont conduites. Assurément, ce ne peut pas être un crime politique que de causer d'élections avec ces voisins, quand on est assis à la porte d'un bureau par une belle journée. C'est un petit village de pêcheurs et la journée est considérée comme jour de fête. M. Richards est un honnête homme; il dit la vérité; il dit qu'ils parlaient d'élections. Il dit aussi qu'il n'a sollicité le vote de personne.

M. HAZEN: Il ne dit pas cela. Il dit: "J'ai parlé pour mon parti à la porte du bureau". Que signifie cela? Je suppose que "parler pour son parti" veut dire énumérer les arguments grâce auxquels on doit voter pour ce parti.

M. CARVELL: L'honorable ministre ne pousse pas la naïveté jusqu'à ignorer ce qu'il faut entendre par "parler pour son parti". Voilà depuis assez longtemps qu'il fréquente les bureaux de vote pour savoir ce qu'il en est. Dans un village de campagne, vous avez cinquante ou soixante voisins qui sont venus au bureau de vote. Naturellement, ils causent élections, car de quoi voulez-vous qu'ils causent, sinon de cela? Et parce qu'un fonctionnaire se rend au bureau et rencontre ces voisins, et qu'une discussion s'élève et que le fonctionnaire s'écrie: "Je crois que mon parti a raison", est-ce là vraiment un motif pour le faire révoquer. Nous obtenons quelques éclaircissements là-dessus ce soir. Je suis très heureux que le ministre de la Marine et des Pêcheries nous donne ce soir des réponses aussi franches. Je n'ai jamais pris part à cette question de destitutions, si ce n'est que pour avoir eu un bout de conversation au commencement de la dernière session avec le ministre des Postes. Je crois pouvoir assurer que les trois quarts des fonctionnaires dans ma circonscription ont été destitués. Je crois que chaque maître de poste touchant des appointements de plus de $100 par année a été destitué, et je crois aussi pouvoir assurer que tous les officiers de douane. à l'exception de deux ou trois,

ont subi le même sort. En un cas particulier, j'en ai la preuve. J'aimerais à dire en faveur du ministre de la Marine—on lui a dit tellement de dures vérités ce soir que quelques éloges ne sauraient lui faire du mal—que dans notre province il a nommé quelqu'un pour faire ces investigations. Selon moi, les ennuis qu'il éprouve dans la Nouvelle-Ecosse lui viennent principalement du caractère de celui qui dirige ces investigations. S'il avait nommé quelqu'un comme M. Knowles, qui a été chargé de la même chose dans le Nouveau-Brunswick, il n'aurait pas éprouvé ces difficultés; il n'aurait pas vu des membres de cette Chambre se lever les uns après les autres pour l'informer de choses dont il doit avoir honte, et cela à tel point qu'il ne sait plus maintenant à quels saints se vouer. Je ne crois pas que le ministre puisse aimer justifier une telle conduite, ainsi qu'il a été forcé de le faire aujourd'hui. Il n'a pas été forcé de justifier une semblable conduite dans sa propre province. On ne pourrait pas nous citer un seul cas, depuis deux ans, où nous ayons été forcés de mettre mon honorable ami en une telle posture qu'il dût se croire obligé, comme il l'a été ce soir, de défendre une semblable conduite. J'ai parlé d'un cas où un homme dans ma propre circonscription a été destitué. Mais celui-là avait un avocat; il fut traité comme un sujet britannique; toutes les occasions lui furent données de se défendre. Le principal témoignage à sa charge était qu'il se trouvait au bureau de vote le jour de l'élection. Il était receveur des douanes et son bureau ne se trouvait qu'à une cinquantaine de pieds de là, précisément de l'autre côté de la rue. Il se trouvait dans la rue, et on l'a vu me parler à moi-même.

M. HAZEN: Cela était louche.

M. CARVELL: Evidemment, on a dû considérer que le cas était encore plus pendable, car on a jugé que c'était suffisant pour le destituer. Mais je tiens à dire en faveur de M. Knowles qu'il n'a pas conclu à la destitution, il enregistra les témoignages et en référa au département, et celui-ci décida la destitution. Mais dans la Nouvelle-Ecosse, M. Duchemin semble être tout le département à lui seul, et non seulement tout le département mais tout le Gouvernement. Quand on désire faire destituer quelqu'un on n'a qu'à le remettre aux mains de M. Duchemin, et il se charge de la besogne. S'il ne peut pas y arriver par les droits chemins, il transporte l'enquête à quelque 10 milles de là, et de toutes manières il arrive certainement à ses fins. Je ne veux pas prendre plus longtemps part à cette discussion de destitutions, mais j'aimerais à dire au ministre que s'il veut agir comme un homme, et s'il veut que le public croit qu'il agit comme un homme, alors qu'il se débarrasse de Duchemin.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Je n'ai qu'un mot à dire en réponse à l'honorable député de Carleton (N.-B.). Il y a très peu de choses à dire en réponse à ce qui a été soumis par l'honorable député de Richmond et l'honorable député de Guysborough.

M. KYTE: Allons donc.

M. FOSTER: Je crois que le jugement de la Chambre sera ici en ma faveur. L'honorable député de Richmond crie encore plus fort que le "Globe" de Toronto, à propos d'une certaine occasion l'autre soir où j'ai été très modéré. Tout ce que nous entendons sortir de la bouche de mon honorable ami ce sont de grands éclats de voix.

M. GAUVREAU: Et qui portent juste.

M. FOSTER: J'ignore ce que mon honorable ami de Témiscouata veut dire par cela, je n'en fais aucun cas. En ce qui concerne M. Duchemin, l'honorable député de Carleton a dit qu'il l'appellerait un homme, mais non un gentilhomme. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et surtout dans la région de l'est où il est le mieux connu, parmi les membres du bareau et le public en général, M. Duchemin jouit du respect de toutes les classes au même degré que l'honorable député de Carleton parmi qui que ce soit au Nouveau-Brunswick ou ailleurs.

Quand un membre du Parlement se lève en cette Chambre et fait derrière le dos de quelqu'un une assertion comme celle que nous venons d'entendre, je dis que c'est là faire acte de mesquinerie et cela démontre mieux que tout argument le caractère de celui qui agit ainsi. Nous avons entendu des membres du Parlement lancer des accusations en cette Chambre, et quand on leur offrait l'occasion de répéter tout cela en dehors de cette enceinte, c'est-à-dire là où les règlements de cette Chambre n'interviennent plus pour l'appréciation d'un fait de ce genre, nous les avons vus chercher à éluder la responsabilité de leurs paroles. Je n'ai pas besoin de nommer personne; la Chambre sait à quoi s'en tenir à cet égard. L'honorable député de Richmond a dit que les témoins étaient des parties intéressées, et que par conséquent on devait récuser leur témoignage.

M. KYTE: C'est le ministre qui dit cela.

M. FOSTER: Le ministre a dit qu'O'Brien était un témoin intéressé. Le député de Richmond a dit que O'Brien avait remis un affidavit attestant qu'il n'avait pas fait de sollicitation. A-t-on jamais entendu parler d'une enquête en quelque partie de ce Dominion où quelqu'un soit venu admettre

qu'il était un cabaleur? A-t-on jamais entendu parler d'une enquête où l'intéressé ne niait pas au contraire tout cela et ne cherchait pas par tous moyens à éluder cette accusation? Dans mon propre comté, un homme m'a insulté une fois en pleine rue au sujet d'une élection, et cependant il prétendait qu'il n'était pas un politicien. Il prit part à une réunion, et lança des malédictions contre tous ceux qui appartenaient à l'autre parti, et cependant ce n'est pas un politicien. Au nom du sens commun, ce serait rendre service à cette Chambre que de nous définir ce que nous devons entendre par sollicitation. Un homme va au bureau de vote et se tient à la porte, il parle en faveur de son parti et il recommande aux gens de voter pour tel ou tel candidat. Supposez-vous qu'il leur demande de voter tory? Ce que la loi exige d'un fonctionnaire, quand il désire voter, c'est qu'il aille au bureau de vote, y dépose son bulletin, et s'en retourne ensuite chez lui en ne s'occupant que de ses affaires. Mais dans les comtés de Guysborough, Richmond et Pictou— et je ne me bornerai pas à ces comtés—toute l'organisation politique du parti grit était aux mains de gens recevant des émoluments soit du gouvernement provincial ou du Gouvernement fédéral. Et cela est encore vrai aujourd'hui. Il en résulte que quand une enquête est ouverte ou que des accusations sont lancées contre un fonctionnaire on peut parier à coup sûr que s'il a été nommé par le précédent gouvernement, fédéral ou provincial, c'est un cabaleur, et on peut tenir pour assuré que celui-là niera la chose immédiatement.

Nos honorables collègues ont formulé des protestations au sujet des destitutions, mais j'oserai dire qu'ils n'ont pas gagné un seul vote sur la question des destitutions, parce que l'opinion publique sait très bien quel effet ont eu les témoignages qui ont été mis au jour, par exemple, dans Guysborough. On se rend parfaitement compte que tous ceux qui détenaient une charge publique n'étaient maintenus en fonctions qu'à condition de travailler en faveur de l'honorable député de Guysborough et de son parti. Cela a été prouvé maintes et maintes fois.

L'honorable député part en voyage avec un employé du Gouvernement, l'employé du Gouvernement sollicite l'appui de tous ceux qu'il rencontre, et le député de Guysborough est là. Cependant cet homme-là n'est pas un cabaleur. Le député est personnellement un homme très honnête et très honorable quand il n'est pas engagé dans des conversations ou dans des arguments politiques; mais alors il perd toute l'équité et l'honnêteté qu'il sait apporter dans une conversation ordinaire, et les seules considérations dont il tient alors compte sont celles qui peuvent l'aider à appuyer sa cause. Nous avons eu la preuve ici qu'un homme s'était rendu à une assemblée publique dans Guysborough, qu'il y avait adressé la parole, et qu'il avait proposé trois hourras pour le député et trois hourras pour le premier ministre d'alors, maintenant le leader de l'opposition, et cependant ce n'est pas un politicien.

Au nom du sens commun, quelqu'un pourra-t-il nous dire quelle conception ces messieurs de la gauche se font d'un politicien? Le pays veut savoir à quoi s'en tenir. Mais ce n'est pas là tout ce qui s'est passé dans le comté de Guysborough. Quelqu'un se présente et déclare sous serment que telle ou telle personne lui a promis, disons, une paire de bottes, s'il vote pour le député de Guysborough, et il en résulte la destitution du fonctionnaire qui fait la sollicitation. Immédiatement après cela—je n'assumerai pas la responsabilité de dire que ce fut sur avis de l'honorable député de Guysborough—ou du moins en un certain cas, une accusation de parjure est produite contre le témoin qui rend témoignage de ce qu'il sait et à qui on a promis cette paire de bottes s'il votait pour l'honorable député de Guysborough. Cette accusation de parjure est faite afin d'essayer d'intimider les témoins, et de les faire mettre en prison afin qu'ils ne puissent pas venir déposer aux enquêtes. Cela s'est passé en réalité dans Guysborough. Quand la cause a été soumise au jury, celui-ci prononça promptement l'acquittement de l'accusé, et il fut établi hors du moindre doute que non seulement on avait offert des bottes à l'accusé, mais qu'il était allé à la maison du voisin où il avait ses bottes et un verre par dessus le marché. Cela me rappelle cet individu à qui on avait promis une paire de bottes s'il s'abstenait de dire "amen" à l'église. Cela eut le don de le surexciter à tel point qu'il en arriva, comme l'honorable député de Richmond cette après-midi, à s'écrier: "Que j'aie mes bottes ou non, je dirai amen."

M. GAUVREAU: Où voyez-vous qu'il y ait de l'esprit là-dedans?

M. FOSTER: Je ne puis pas prêter de l'esprit et de l'intelligence au député de Témiscouata (M. Gauvreau).

Je pourrais continuer à signaler plusieurs autres cas où les témoignages ont été, hors de toutes proportions, en faveur des rapports qui ont été faits par M. Duchemin. En ce cas particulier, l'honorable député de Richmond a dit qu'il préférait ajouter foi à la déclaration "ex parte" de M. O'Brien plutôt qu'au rapport d'un commissaire comme M. Duchemin, et, sans m'en prendre sérieusement à qui que ce soit, on me permettra de dire que la réputation de M. Duchemin parmi le barreau de la Nouvelle-Ecosse est en tout point l'égale de celle de l'honorable député de Richmond. Cela ne saurait être mis en question. Je crois que l'honorable député admettra cela lui-même, et quand, sous le couvert des privilèges de cette Chambre, il jette des insinuations, des flétrissures et des dénoncia-

tions et dit que cet homme ne mérite pas le respect du public, je crois devoir affirmer qu'il n'oserait pas répéter la même chose à M. Duchemin en dehors de l'enceinte de cette Chambre. Vous pouvez fouiller les registres de la Nouvelle-Ecosse, et je ne crois pas pue vous y trouverez que M. Duchemin ait jamais été assigné devant une cour suprême et que jugement ait été rendu contre lui le privant de ses droits politiques pour sept ans, comme la chose est arrivée, dit-on, à l'honorable député de Richmond. Je ne crois pas que vous trouverez M. Duchemin en semblable situation. Cependant notre collègue de Richmond l'a dénoncé dans les termes les plus violents et on nous a débité l'affidavit d'un homme qui, après avoir reçu avis que le tribunal tiendrait ses séances en un certain endroit, ne comparaît pas pour témoigner en son propre nom, mais qui s'accroche à l'honorable député de Richmond, lequel est son directeur de conscience en tout ce qui touche à la politique, et lui dit: "Voici, je vais vous remettre mon affidavit". Et dans la mesure où cela nous concerne à la droite de cette Chambre, nous ignorons si cet affidavit a jamais été ou non reçu sous serment devant un commissaire. Nous présumons que c'est parce que l'honorable député en a donné lecture en cette Chambre et que nous sommes obligés d'accepter sa parole, mais le fait n'en reste pas moins que nous avons à juger entre un homme jouissant d'une excellente réputation parmi le barreau qui a rendu son témoignage figurant au dossier, et la déclaration intéressée de M. O'Brien qui, d'après les témoignages entendus, doit être considéré au moins comme un politicien dans l'opinion de cette Chambre.

M. McKENZIE: Je croyais qu'il aurait pu exister quelques doutes et une certaine hésitation des deux côtés de la Chambre quant au faits véritables, au sens commun et à la loi sur cette question, avant que l'honorable député de King eût pris la parole; mais je savais en le voyant se lever qu'un nouveau Daniel venait de surgir et que toute l'affaire serait éclaircie et que nous saurions à quoi nous en tenir. J'invite nos honorables collègues des deux côtés de la Chambre à se rendre compte de l'intensité des lumières qu'il vient de jeter sur cette question. Les torrents de lumière émanant de ce qu'il appelle son entendement sont tels que vous pourriez facilement apercevoir une épingle sur le parquet de cette Chambre, ou partout ailleurs dans la rue. Quand il parle d'intelligence, cela me rappelle ce petit garçon à qui on avait demandé de dessiner un cheval sur une ardoise. Il fit le dessin et l'apporta à son maître et écrivit au-dessous le mot "cheval". Naturellement, si ce n'eût été que cette indication, personne n'aurait pu soupçonner qu'il s'agissait là d'un cheval. Pareillement, à propos de la cervelle de mon honorable ami, il est forcé de nous dire qu'il s'agit d'intelligence, car sans cela nous oublierions que c'est cet organe si utile qui est ici en cause. J'invite l'honorable député de King à fréquenter l'école du soir ou une autre école quelconque où l'on pourrait lui inculquer quelques connaissances en matière cérébrale, ce qui ne l'induirait pas dans l'erreur où il tombe quand il vient nous parler du produit du cerveau, alors qu'il pourrait tout aussi bien nous parler d'écaillement de homards ou d'autre chose. Il a une idée—où peut-il avoir pris une idée, je me le demande—que parler à tort et à travers et à bâtons rompus, sans jamais en arriver au fait, si toutefois il sait ce que cela veut dire, montre de l'habileté. Eh bien, qu'il parle tant qu'il pourra, qu'il s'écarte toujours du sujet, qu'il se contente de perdre du temps et de jouer à la mauvaise langue, c'est là l'idée que mon honorable ami de King se fait de montrer qu'il est un homme habile et de répondre à un argument. La question importante devant vous, monsieur le président, est de savoir si O'Brien a eu ou non le procès qu'il fallait. Je ne puis pas espérer retenir l'attention du ministre, mais j'espère qu'il se trouvera bien quelqu'un en ce pays pour prendre bonne note de ce cas O'Brien. C'est pourquoi je me propose de m'occuper un peu plus de la chose. Le ministre de la Marine est un ministre de la couronne et je n'ai pas de leçon à lui faire ni à aucun autre ministre, mais je dois dire au Parlement que l'homme qui occupe cette position de ministre de la couronne représente la couronne par devant les sujets de ce pays, et que ce n'est pas une mince affaire pour un ministre de la couronne, qui considère les droits d'un individu, d'être sans pitié et d'agir imprudemment et indifféremment. Je dois faire remarquer au ministre et à vous-même, monsieur le président, que cette élection du 21 septembre 1911, d'après le premier ministre actuel, n'a pas été une victoire de parti. Qu'a-t-il dit à la réception que lui fit la municipalité d'Ottawa? Il a parlé, alors qu'il ne faisait que ceindre ses premiers lauriers de victoire, et il a remercié les centaines de mille libéraux du Canada qui étaient venus à son secours et au secours du parti. Il a dit que ce n'était pas une victoire de parti mais une victoire nationale. C'est la position qu'il a prise en cette occasion. Les libéraux devaient se réjouir tout autant que les conservateurs de cette victoire nationale. Quelques semaines après, on lui donnait un banquet à Halifax.

Le ministre de la Marine était à ce banquet. Le premier ministre a répété les sentiments qu'il avait exprimés à Ottawa. Il y avait lieu de croire que les résultats d'une victoire nationale seraient traités comme une question nationale, en harmonie avec la conduite que nous nous attendons de

trouver chez un homme qui a remporté une victoire nationale. Eu égard à cela, j'aimerais attirer l'attention du ministre sur le fait que la façon dont a été traité M. O'Brien a été tout simplement scandaleuse, s'il faut en croire les faits présentés, et je crois ajouter foi à la déclaration de O'Brien à défaut d'indication contraire. Le ministre de la Marine a été durant plusieurs années procureur général du Nouveau-Brunswick, et il connaît la loi. Il sait que ce commissaire Duchemin tenait son autorité du statut adopté par cette Chambre et qu'il avait à y conformer sa conduite. Ce statut a été adopté non par le précédent gouvernement mais par le Gouvernement actuel. Chacun sait que dans toute cour de justice la cour ne peut avoir juridiction sur l'individu que quand il a été prouvé à la cour que l'avis de comparaître avait été régulièrement signifié. La première chose qu'un ministre doit faire quand il reçoit un rapport d'un commissaire est de voir si le commissaire a été saisi de la juridiction et si l'avis a été signifié. Voici ce que dit le dernier chapitre de ce statut:

> Aucun rapport ne sera fait contre qui que ce soit tant qu'avis raisonable ne lui aura pas été donné de l'accusation de méfait de charge portée contre lui et tant qu'on ne lui aura pas donné pleine occasion de se faire entendre en personne ou par son avocat.

Où est la preuve qu'un avis a été signifié à O'Brien? Il n'y en a pas. Où est la preuve que l'accusation lui a été signifiée? Il n'y en a pas, et nous avons la déclaration sous serment de M. O'Brien que non seulement on ne lui a rien signifié, mais que la signification portait une date fausse et qu'il fut mis sur une piste fausse. Avis lui fut signifié après l'enquête, et pour un jour qui n'était pas celui où devait se tenir l'enquête. Il reçut d'avis deux jours après que l'enquête avait eu lieu.

M. FOSTER: Où est la preuve de cela?

M. McKENZIE: Nous avons ici l'avis même. Si mon honorable ami de Kings sait lire, et s'il sait ajouter deux et deux ensemble, comme je suppose qu'il le peut, nous avons l'avis de M. Duchemin avec sa signature, indiquant un jour où l'enquête devait avoir lieu à Port-Malcolm. Nous avons le rapport de M. Duchemin signé de son nom annonçant qu'il a tenu l'enquête à un jour différent et à un autre endroit. Assurément, il est évident, même pour l'intelligence de mon honorable ami, qu'il n'y a eu aucun avis pour le jour où l'enquête devait avoir lieu, et il n'y a eu non plus aucun avis pour l'endroit où cette enquête a eu lieu. Cela étant, je crois que mon honorable ami—bien qu'il aurait peut-être, dans tous les cas, destitué cet homme—et étant donné le statut pour lequel il a lui-même voté et qui est obligatoire pour lui et ses officiers, doit voir que son devoir est de redonner à O'Brien son poste de gardien de phare et de renvoyer celui qui avait été mis faussement à sa place.

Qu'il recommence donc à étudier toute cette affaire pour le plus grand honneur du roi qu'il représente, pour l'honneur du ministère qu'il préside, pour l'honneur du peuple de ce pays et afin qu'on ne puisse pas dire que de fausses enquêtes peuvent être tenues en vertu de la loi qui nous régit. Qu'il recommence à étudier tout cela, et si après qu'on aura observé vis-à-vis de lui les dispositions de la loi il est constaté qu'il mérite d'être destitué, alors qu'on le destitue. Il ne faut pas que cette honte soit infligée au roi. Il ne faut pas qu'un commissaire du roi puisse venir jeter un homme et ses enfants à la rue sans lui offrir le moindre semblant de défense. Je demande au premier ministre et à tout autre avocat, si ces procédures avaient été telles que M. Duchemin aurait constitué un tribunal et qu'il eût rendu une décision, ainsi qu'il l'a fait, qui aurait porté atteinte à la liberté de O'Brien, et que cet homme eût été arrêté et mis en prison, que serait-il arrivé si des procédures de *certiorari* ou d'*habeas corpus* avaient été prises. Dès le moment où il eût été démontré qu'il n'y avait pas eu de signification, le jugement devenait nul, et l'emprisonnement cessait, et il y aurait eu une action devant les cours civiles pour arrestation illégale. Le ministre de la Marine, le ministre de la Justice, et tous ceux qui sont concernés en cette affaire s'abritent derrière une procédure prise au nom du roi et en vertu de la commission du roi, et à chaque pas le commissaire a falsifié l'autorité et le pouvoir qui lui avaient été accordés pour agir. Je prétends qu'il n'y a aucune excuse pour l'action du commissaire. Si les faits, tels que les a exposés M. Duchemin lui-même dans son rapport sont exacts, ce que nous avons à faire, si nous voulons agir décemment et maintenir la dignité du Parlement et du Gouvernement, c'est de recommencer à neuf et d'aller jusquau fond de cette affaire. Si M. O'Brien est coupable d'avoir agi en cabaleur politique qu'il soit révoqué, mais quand le nom du roi est introduit dans des procédures, qu'il soit bien compris que le prévenu doit obtenir justice et qu'on cesse donc d'avoir des enquêtes pour rire.

M. FOSTER (King) (N.-E.): J'aimerais à dire un mot ou deux au sujet des gracieusetés de mon honorable ami à mon égard. Il a parlé de façon sarcastique de mon manque d'intelligence. En réalité, je n'ai jamais fait grand fond sur ce que je pouvais avoir d'intelligence et je n'ai jamais essayé de crier sur les toits que je pouvais avoir sous ce rapport des qualités anormales. Mais cette Chambre a déjà eu l'occasion à plusieurs reprises de constater à

quelles hauteurs prodigieuses d'esprit pouvait planer l'honorable député de Cap-Breton-nord et quand une observation qui n'a pas le don de lui plaire lui est adressée en cette Chambre par tout honorable membre de la droite, il se lève et supplie qu'on ne consigne pas cela aux Débats afin que personne n'en entende parler.

M. McKENZIE: Je viens soulever une question de privilège.

M. FOWLER: Prenez-en donc votre parti.

M. McKENZIE: Je suis prêt à accepter tout ce qui m'arrivera de façon régulière. Je ne cherche jamais à m'abriter derrière qui que ce soit. Je viens demander à mon honorable ami de me dire en quelle occasion j'ai pu demander des faveurs en de semblables occurrences, et de me désigner la personne à qui j'ai demandé ces faveurs.

M. FOSTER: Je suis enchanté de répondre à la demande de mon honorable ami. A l'occasion d'un débat en cette Chambre entre l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) et l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes), mon honorable ami a demandé de quelle manière l'honorable député de Cumberland, avec le peu de tête qu'il avait, pourrait s'y prendre pour en arriver à la conclusion qu'il soumettait à la Chambre. L'honorable député de Cumberland répondit et employa les paroles que j'ai citées au sujet des hauteurs où planait l'esprit de mon honorable ami, et immédiatement mon honorable ami supplia l'honorable député de Cumberland de ne pas faire consigner cela aux Débats.

M. McKENZIE: Je n'ai rien fait de la sorte. Je vois que l'honorable député de Cumberland n'est pas à son siège. Je serais très heureux de lui laisser dire à la Chambre ce qui s'est passé. Je puis assurer à mon honorable ami qu'il ne serait pas soutenu par l'honorable député de Cumberland à propos de ses réflexions à mon égard. L'occasion dont il parle est celle où un débat animé s'était élevé entre l'honorable député de Cumberland, l'honorable député de Shelburne-et-Queen (M. McCurdy) et moi-même. L'honorable député de Cumberland est un de mes amis, et nous n'avons pas cru qu'il serait digne de nous que ces remarques dussent paraître, et nous avons convenu mutuellement qu'elles ne paraîtraient pas. C'est tout ce qui s'est passé. Ce que vient de dire mon honorable ami donne la mesure de l'homme.

M. le PRESIDENT: J'ai bien peur que la discussion ne soit en train de dériver vers des questions personnelles.

M. FOSTER: Je suis prêt à revenir au sujet en discussion, mais je dois faire remarquer que l'honorable député ne nie pas ce que j'ai dit. Je suis prêt à m'en rapporté là-dessus à l'honorable député de Cumberland ou à l'honorable député de Shelburne-et-Queen qui confirmeront ce que je viens de dire.

M. CARVELL: Revenons donc à Duchemin.

M. FOSTER: Si mon honorable ami veut avoir des nouvelles de M. Duchemin, nous pourrions convenir d'une réunion avec mon honorable ami. Mon honorable ami de Cap-Breton m'a accusé de m'écarter du sujet, et cependant durant dix minutes il nous a entretenus d'une victoire nationale à la dernière élection. J'aimerais bien savoir ce que cela peut avoir à faire avec le sujet en discussion. Il a tourné autour de cela durant quatre ou cinq minutes et finalement il en est arrivé à la question du statut. J'ai déjà fait remarquer qu'à chaque occasion que mon honorable ami adresse la parole en cette Chambre, il cherche toujours à divulguer le peu qu'il a pu apprendre quand il était juge de cour de comté dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Il se croit alors obligé de nous interpréter ce qui est parfaitement évident pour le premier venu, c'est-à-dire des choses qui sont des principes fondamentaux de la loi. Mon honorable ami est doué d'aptitudes extraordinaires. Quand il était magistrat, il était renommé pour son équité, pour la considération qu'il accordait aux avocats et aux clients des parties adverses, mais dans la région est de la province de la Nouvelle-Ecosse il était devenu impossible d'obtenir une cause pour un avocat conservateur quand mon honorable ami siégeait. Il est possible que je me trompe à ce sujet.

M. McKENZIE: Absolument.

M. FOSTER: C'est là le sentiment qui règne dans la partie est de la province de la Nouvelle-Ecosse au sujet de mon honorable ami, et plus d'un avocat pourrait confirmer ce que je viens de dire. Il prend une attitude d'impartialité en cette Chambre, mais quand il se trouve en un endroit où personne ne peut le voir, il peut dire alors les choses les plus vilaines et les plus méprisables.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. FOSTER: Je suis heureux de retirer la remarque.

Un DEPUTE: Laissez-le mâcher ses pommes de terre.

M. FOSTER: Relativement à la mastication des pommes de terre, l'honorable député de Carleton (M. Carvell) et l'honorable député de Cap-Breton-nord peuvent mâcher non seulement des pommes de terre, mais du sarrasin.

Quelques DEPUTES: Que dites-vous du budget?

M. FOSTER: Nos honorables collègues n'ont pas été si pressés de faire adopter le budget puisqu'ils ont pris trois ou quatre heures, cet après-midi, à le discuter. Mais, quand un honorable député de ce côté (la droite) essaye de dire quelque chose qu'ils ne veulent pas entendre, ils deviennent très anxieux de voir adopter le budget. Je suis parfaitement consentant à rester ici tout l'été, si c'est nécessaire.

M. McKENZIE: L'honorable député n'a rien autre chose à faire, mais il n'en est pas ainsi de quelques-uns d'entre nous.

M. FOSTER: Une preuve de plus de l'esprit de mon honorable ami.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. FOSTER: Il a quelque chose à faire; il doit aller chez lui payer ce compte de deux cents dollars que son associé a fait pour du rhum dans le cours de la dernière élection. Je n'ai aucun doute que ça lui prendra quelque temps pour gagner assez d'argent pour payer les comptes d'élection qu'il a faits la dernière fois. Si l'honorable membre veut prolonger. . .

M. McKENZIE: Cela a été payé il y a longtemps.

M. FOSTER: Naturellement; mais vous l'avez nié l'autre jour.

M. CARVELL: Non, il dit que cela a été payé.

M. FOSTER: Non, il ne le nie pas, et cela le tracasse un peu. Il est un homme du genre du Dr. Rhindress et de M. N. A. McMillan, tous deux des hommes au cœur pur, des hommes qui ne sont pas des cabaleurs! Il n'a pas de cabaleurs dans sa circonscription; tout le monde est parfaitement droit et juste, et je suppose qu'ils appartiennent tous à la même église que lui.

M. KYTE: Je désire faire une observation ou deux, attendu que l'honorable député de King a dit quelque chose où probablement j'étais visé. L'honorable membre parle de la haute considération dont jouit M. Duchemin au barreau de la Nouvelle-Ecosse. Comme l'honorable membre ne fait pas partie du barreau (bar) professionnel, je présume qu'il doit s'agir d'un autre bar, et je m'incline sans la moindre hésitation devant son jugement à cet égard.

M. FOSTER: Je soulève une question de privilège. L'honorable député fait une insinuation relativement à mon jugement et mon expérience dans un barreau autre que le barreau professionnel. Comme de raison, je sais exactement où il veut en venir, et je lui dirai que, relativement à un bar autre que le barreau professionnel, je n'ai pas l'habitude de fréquenter les endroits de ce genre. Par conséquent, l'honorable député est tout à fait dans l'erreur. Lorsqu'il fait des insinuations touchant un bar autre que le barreau professionnel, je désire lui dire que je n'ai pas d'intérêt dans aucun bar, ni buvette, ni autre chose de ce genre, et que je n'ai pas pour habitude de les fréquenter.

M. KYTE: S'il y a eu malentendu, l'honorable membre doit admettre qu'il est seul à en porter la responsabilité, parce qu'il n'est pas membre du barreau professionnel. Par conséquent, il n'est pas en état de se prononcer sur le rang d'un homme occupant la position de membre de cette profession honorable et distinguée. L'honorable membre a essayé d'établir une comparaison entre M. Duchemin et moi-même relativement à notre rang au barreau. Je ne suis pas comme l'honorable député de King qui ne semble souffrir d'aucune dépréciation de ses propres talents. J'hésite donc à exprimer une opinion sur le rang que j'occupe dans ma profession dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Il suffira de dire que je suis bien satisfait du succès que j'ai obtenu dans l'exercice de ma profession dans la Nouvelle-Ecosse et j'espère que l'honorable député de King aura une satisfaction semblable, lorsqu'il sera à mon âge.

Je désire toucher une autre question, et c'est au sujet d'une réflexion personnelle faite par l'honorable député de King sur mon compte. L'honorable député de King a fait allusion au fait que quelqu'un avait été frappé d'incapacité dans la Nouvelle-Ecosse et privé de son droit d'exercer le suffrage. Si l'honorable député me visait, moi, j'estime que je me dois à moi-même et que je dois à nos collègues d'exposer les faits devant le comité.

Il y a longtemps, en 1894, presque vingt ans passés, le parti conservateur dans mon comté était particulièrement actif, comme il l'a toujours été d'ailleurs à ma connaissance. J'étais alors un jeune homme, ne faisant que commencer à jouir des avantages de ma profession. Comme j'étais un bon libéral, les conservateurs de mon comté m'ont fait l'honneur de s'occuper de moi. On croyait que j'étais un jeune homme qui méritait leur surveillance et, s'il y avait un moyen quelconque de noircir ma réputation, afin que je devinsse moins utile au parti libéral, on était prêt à tout faire pour accomplir ce but. A cette fin, le parti conservateur a conçu un plan aussi ignoble et diabolique que jamais il n'en a été imaginé par l'esprit corrompu et perverti de l'homme. Les élections provinciales ont eu lieu en 1894, et, lorsque les élections furent terminées, on a institué des poursuites contre plusieurs libéraux en vue dans le comté, les accusant d'avoir violé la loi des élections, et j'ai été choisi comme un des objets de leurs attentions. On a institué des procédures contre moi, m'accusant de différentes formes de corruption électorales, mais, lorsque la cause a été en-

tendue par le juge, toutes ces accusations ont été renvoyées. Il y avait cependant, un autre cas, où il s'agissait d'une autre espèce de violation de la loi. Il y a dans mon comté un canal où plusieurs hommes sont employés. En 1874, la législature provinciale a adopté une loi privant du droit de vote tous les employés du ministère des Chemins de fer et Canaux, les empêchant de voter aux élections provinciales. J'étais, dans l'élection provinciale de 1894, l'agent du candidat libéral, lorsqu'un de ces hommes s'est présenté et m'a demandé un bulletin de vote. Je signalai le fait que les employés du ministère des Chemins de fer n'avaient pas le droit de voter aux élections provinciales et que, en tant que les canaux tombaient sous l'administration du ministère des Chemins de fer, les employés de ces canaux n'avaient pas le droit de vote.

L'argument que j'ai présenté au président du bureau de vote a eu pour résultat que l'employé du canal a refusé d'accepter le bulletin de vote, et il n'a pas voté. Cette affaire est venue devant le tribunal. Le juge a décidé que puisque, au temps de l'adoption de cette loi par la législature provinciale en 1874, il n'y avait pas de subdivision des canaux, le statut ne pouvait viser les hommes employés sur ce canal, et que j'avais commis une infraction dans la forme, en présentant un argument au président du bureau de vote, dont le résultat a été que l'employé n'avait pas pris le bulletin et n'avait pas exercé son droit de vote, et que, de cette façon, je m'étais rendu coupable d'intimidation. Cela s'est passé en 1894, il y a presque vingt ans. On s'imaginerait que si le député de King a été membre de la profession d'avocat, dont il parle et dont il se prétend le juge, il aurait su que la prescription l'empêchait de faire allusion à une chose qui s'est passée il y a si longtemps Mais, en 1895, la législature de la Nouvelle-Ecosse m'a élu à une charge de confiance dans ce corps. J'ai été élu à la charge responsable de sous-greffier de la législature de la Nouvelle-Ecosse par le vote unanime des deux partis. On croirait que si l'infraction dont je suis censé m'être rendu coupable pouvait m'être reprochée ou attribuée comme faute, l'opposition conservatrice dans la législature aurait protesté contre ma nomination. Mais, presque immédiatement après le procès, les faits étaient tous connus des deux partis politiques, l'on m'a élu au poste responsable d'assistant-greffier de la législature, et, dans cette élection, j'ai reçu l'appui de tous les conservateurs dans la chambre. J'ai été réélu en 1898, réélu encore en 1901, et, en 1903, j'ai été élu au poste de greffier en chef de la législature, une position responsable et digne, que j'ai occupée jusqu'au moment où j'ai donné ma démission pour devenir candidat à la Chambre des communes dans le comté de Richmond.

Il va sans dire que j'ai de nouveau brigué les suffrages des électeurs du comté de Richmond en 1911 et que j'ai été réélu.

Afin d'appuyer davantage sur la manière dont les électeurs du comté de Richmond ont envisagé l'affaire particulière mentionnée par l'honorable député de King (M. Foster), je parlerai d'une autre circonstance. Le parti conservateur possédait un journal dans ma ville en 1897. A un moment donné, un conservateur enthousiaste, dont l'esprit était à peu près aussi large que celui du député de King, a cru le moment opportun de s'attaquer à ma réputation au sujet de cette élection. Aussitôt que l'accusation a été portée, j'ai averti les propriétaires de ce journal que, à moins d'une rétractation et d'excuses, j'intenterais une action en dommages contre eux. Voici le résultat: l'article de la rédaction suivant se trouve dans le numéro de ce journal, en date du 7 juillet 1897.

M. McKENZIE: Quel est le nom de ce journal?

M. KYTE: La "Bras-d'Or Gazette", maintenant le "Sydney Post". Il est intitulé: Nous voulons rendre justice à M. Kyte. L'article dit ce qui suit:

Il a paru dans les livraisons de décembre, de février et de mai de la "Bras d'Or Gazette" plusieurs articles qui attaquaient M. G. W. Kyte, avocat de cette ville, et comme homme de profession et comme citoyen. Nous regrettons ces attaques non provoquées et injustifiables faites contre M. Kyte. Nous le connaissons comme étant un citoyen droit, honorable et progressif. Dans la pratique de sa profession, il s'est fait une réputation d'homme honnête et industrieux, que tout jeune homme ferait bien d'imiter. En faisant cette excuse, nous agissons seulement dans le but de rendre justice à ce monsieur, aussi bien que pour montrer au public que nous condamnons l'esprit, ainsi que le ton des articles ci-dessus mentionnés; et nous désirons de plus affirmer que ces articles ne peuvent pas être attribués d'une façon quelconque à ceux dont l'argent et l'esprit d'entreprise ont fondé ce journal.

Voici l'excuse qui m'a été faite relativement à ces mêmes insinuations au mois de janvier 1897. A partir de ce moment jusqu'à aujourd'hui, pas une insinuation n'a jamais été faite par aucun conservateur, de grande ou de peu d'importance, dans le comté de Richmond, ou dans la province de la Nouvelle-Ecosse, autant que je sache, au sujet de l'affaire à laquelle fait allusion mon honorable ami de King. S'il veut scruter la vie privée d'hommes intéressés aux infractions de la loi électorale, il n'a qu'à chercher autour de lui, et, comme il occupe généralement un siège peu éloigné de celui de l'honorable député de King, il peut trouver un député du grand parti conservateur de la province d'Ontario, qui, non seulement a commis

un acte criminel relatif à la loi électorale, mais a été condamné et a purgé une sentence. Je sais qu'on ne considère pas cela comme étant à son désavantage, parce que je comprends qu'à ce moment il est choisi par son chef pour occuper de hautes fonctions judiciaires. J'espère que le comité me pardonnera d'avoir fait allusion à cette affaire personnelle.

M. GAUVREAU: Faites-lui retirer ses paroles.

M. DAVIDSON: Monsieur le président.

M. CARVELL: Donnez à l'honorable député de King (M. Foster) l'occasion de faire ses excuses.

M. DAVIDSON: Monsieur le président, il me répugne de prolonger ce débat. Je suis très dévoué à mes commettants et désireux de me présenter devant eux. Je crois parfois que le parti oppositionniste a une peur terrible de ses commettants, et qu'il a recours à cette tactique afin de retarder l'heure où il devra les rencontrer, et qu'il fait délibérément perdre le temps de cette Chambre pour remettre à plus tard le moment où il devra se présenter de nouveau devant ses électeurs et leur rendre compte de la conduite la plus extraordinaire dont il se soit rendu coupable pendant cette session du Parlement.

Il ne m'est pas agréable de parler de la conduite personnelle des députés de cette Chambre. Je dois admettre que je n'ai guère approuvé l'allusion que l'honorable député de King (M. Foster) a faite à l'endroit de l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), car je sais combien l'honorable député de Cap-Breton-nord est sensible au sujet de son apparence personnelle. Je sais qu'en temps d'élection, lorsque l'honorable député veut se représenter à ses électeurs, il ne se sert pas d'une récente photographie, mais fait usage d'une ancienne photographie, prise lorsqu'il portait des boucles de cheveux à l'Absalon. J'ai trouvé peu tendre dans les circonstances les remarques de l'honorable membre.

M. McKENZIE: Où mon honorable ami irait-il, lui, pour trouver une jolie photographie?

M DAVIDSON: J'espère que mon honorable ami n'a pas pensé que je voulais dire que la photographie de lui exhibée était jolie. Si c'est là l'opinion que j'ai donnée à cette Chambre, je veux fixer nos honorables collègues à ce sujet.

L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a fait allusion à un incident de son histoire personnelle, où les tribunaux de sa province natale l'ont déclaré coupable d'une certaine infraction. Il a semblé trouver à redire que l'honorable député de King ait soulevé cette affaire après un sommeil de vingt ans. Il a rappelé à l'honorable député de King que l'infraction dont il était coupable à cette époque était prescrite et que, par conséquent au point de vue technique, il ne devrait pas être blâmé. Nous serions peut-être portés à l'envisager à ce point de vue, si l'honorable député indiquait de quelque manière qu'il s'est repenti de ses péchés d'autrefois. Il me semble, à en juger par le discours que l'honorable membre a fait ce soir qu'il ne se rend pas compte de l'énormité de sa faute. Il n'est peut-être que juste que cette Chambre soit mise au courant des faits relatifs à cette affaire en particulier. Je n'aurais pas relevé cette affaire, si l'honorable membre lui-même n'avait pas jugé à propos de relater les faits devant cette Chambre, et de laisser entendre que sa conduite dans le passé était absolument sincère et droite, et qu'il était parfaitement en état de critiquer des hommes comme M. Duchemin.

En tant qu'il a fait ceci, je puis peut-être lire certaines parties de la décision de juge devant lequel le procès s'est institué en cette occasion. Le juge qui a rendu jugement est un juge qui possède dans la Nouvelle-Ecosse la réputation d'être des plus indulgents. Il y a quelques semaines, l'honorable député (M. Kyte), en discutant la cause d'un de ses mandants, qui avait été condamné pour un délit, s'est étendu sur le fait que le juge qui l'avait condamné était un juge particulièrement charitable dans ses jugements, très indulgent, et qui probablement avait la réputation d'être plus indulgent que n'importe quel autre juge dans la Nouvelle-Ecosse. Le fait est que c'est le même juge qui a trouvé l'honorable député coupable.

Il y avait, à cette occasion, quatre accusations distinctes portées contre l'honorable membre, trois d'entre elles pour avoir délibérément acheté les électeurs du comté de Richmond, et une pour avoir intimidé un des électeurs du comté. Sur trois des accusations, il n'appert pas qu'il y ait eu corroboration. Des témoins ont juré positivement que l'honorable membre leur avait donné de l'argent pour leur vote. Malheureusement pour la poursuite, il n'y avait dans chaque cas qu'un seul témoin, et ces témoignages n'ont pas été corroborés dans l'une quelconque des trois causes. L'honorable membre a nié l'accusation dans chaque cause, et comme le juge Graham était un juge bien indulgent et modéré, il a acquitté l'honorable membre d'après ces témoignages. Mais, en ce qui concerne l'accusation d'intimidation, le juge, après s'être étendu sur les faits, s'est servi de ces paroles en rendant son jugement:

Je ne peux pas croire que le défendeur croyait de bonne foi que l'homme se parjurait en prêtant serment . Il me semble qu'aucun argument n'est possible à ce sujet.

Le défendeur n'est pas seulement un avocat, mais il dit qu'il a étudié trois ans dans un collège, et il ne pouvait s'empêcher de savoir que sa prétention, que j'ai déjà citée, ne contenait pas même le semblant d'un argument. Je ne puis lui supposer l'excuse de la bonne foi, du moment qu'il dit ce qu'était sa prétention.

Maintenant, ce monsieur, à qui le très indulgent juge de la Nouvelle-Ecosse ne pouvait supposer l'excuse de la bonne foi, est le même qui se lève dans cette Chambre ce soir et nous demande, en nous basant sur sa seule assertion, de condamner un membre jouissant d'une très bonne réputation au barreau de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable membre prétend qu'il a été acquitté de ces infractions, parce que la législature de la Nouvelle-Ecosse l'a nommé à une charge importante. Je désire dire à la Chambre et à l'honorable membre que la raison de l'abandon de cette position, qui, me laisse-t-on entendre, n'est une position ni très importante, ni très rémunératrice, était due aux services qu'il a rendus à son parti par des actes tels que celui pour lequel Son Honneur le juge Graham lui avait enlevé le droit de vote. Pendant cinq ans, l'honorable député de Richmond n'a pas joui dans la Nouvelle-Ecosse des privilèges d'un citoyen britannique.

M. KYTE: C'est inexact.

M. le PRESIDENT: Je rappellerai aux honorables membres que la discussion s'écarte du sujet et touche à des affaires personnelles qui sortent de l'objet du débat.

M. DAVIDSON: Je sais cela parfaitement, monsieur le président; mais je crois que. . .

M. MARCIL: Je soulève la question de règlement, bien que je regrette de le faire. Nous voulons que cette session finisse.

M. le PRESIDENT: Je dois décider, comme le sait l'honorable député, que cette discussion est irrégulière.

M. DAVIDSON: Je consens à me conformer à votre décision. Mais je pense que c'est un membre de ce côté (la gauche) qui a soulevé cette question.

M. KYTE: C'est l'honorable député de King qui l'a soulevée.

M. DAVIDSON: L'honorable député de Richmond, tel que je le comprends, a soulevé cette question, et j'ai cru qu'il n'était que juste que cette Chambre fût mise en possession des faits. Je n'ai qu'un mot ou deux de plus à dire. La Chambre ne devrait pas attacher trop d'importance à l'affirmation d'un honorable membre qui, comme il l'admet, a été mis dans une position où il pouvait être privé de ses droits de citoyen.

M. KYTE: Cela n'est pas vrai.

M. DAVIDSON: Je suis obligé d'accepter la parole de mon honorable ami, mais je ne puis oublier ce qu'a énoncé la loi de la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. KYTE: Vous ne connaissez pas la loi.

M. le PRESIDENT: Je ne puis pas permettre à l'honorable membre d'entrer dans la discussion de cette question.

M. DAVIDSON: Je veux seulement indiquer que, suivant les lois de la province de la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'une personne est condamnée pour infraction aux dispositions de la loi sur les pratiques corruptrices, elle peut être privée de son droit de vote, même sur un ordre obtenu *ex-parte* d'un juge.

M. KYTE: L'ordre n'a jamais été obtenu; on savait qu'on ne pouvait l'obtenir.

M. DAVIDSON: Il aurait pu être obtenu, et ce n'est que par indulgence qu'il ne l'a pas été, une indulgence que l'honorable membre ne semble pas disposé à exercer envers ses adversaires politiques dans le comté de Richmond.

M. KYTE: Le juge Graham a dit que l'ordre ne pouvait être accordé, parce que l'accusation ne comportait pas l'incapacité.

M. DAVIDSON: J'ai devant moi la décision. Si l'on me permettait de la consigner aux Débats, elle indiquerait que mon honorable ami est absolument dans l'erreur. Mais je ne me propose pas d'occuper une plus grande partie du temps de la Chambre qu'il n'est nécessaire pour dire qu'en plusieurs occasions, où l'on a fait des enquêtes relativement à des accusations portées contre des fonctionnaires dans le comté de Richmond par devant M. Duchemin, l'honorable député de Richmond a insisté pour venir devant la commissaire et pour occuper en faveur de la personne accusée. A une ou deux reprises, M. Duchemin a demandé à l'accusé si l'honorable député de Richmond occupait pour lui, et la personne ainsi accusée a répudié l'honorable député.

M. KYTE: Cela est absolument faux. Je ne me soucie que très peu généralement de ce que dit l'honorable député, mais je ne permettrai pas qu'une assertion soit faite sans la relever, et j'insiste pour qu'il la retire. Je vous demande, monsieur le président, d'insister pour que l'honorable député retire son affirmation.

M. le PRESIDENT: J'espère que l'honorable député acceptera la parole de l'honorable député de Richmond.

M. DAVIDSON: Je suis obligé d'accepter la parole de mon honorable ami, vu que peut-être je suis plus libre en cela que ne le sont les juges de la cour suprême de la

Nouvelle-Ecosse. Je désirerais lire un extrait des témoignages entendus, non pas dans une des causes en délibération, mais dans une autre cause.

M. McKENZIE: Je soulève la question de règlement. Allons-nous jamais voir la fin de cette discussion?

M. DAVIDSON: L'honorable député sait combien il est agréable pour des honorables députés de ce côté (la droite) d'entendre ses répétitions oiseuses.

M. McKENZIE: J'ai soulevé la question de règlement, et, si l'honorable député connaît son devoir, il attendra jusqu'à ce que nous ayons obtenu une décision.

M. le PRESIDENT: La question en délibération concerne: les phares, les appointements et allocations des gardiens de phares. Je crois que les membres des deux côtés ne se soient éloignés de l'objet de la discussion. Il m'est difficile d'empêcher les honorables députés de s'éloigner du sujet, une fois que la discussion est commencée. Mais espère que les honorables députés conviendront avec moi que la discussion s'est suffisamment prolongée.

M. McKENZIE: L'honorable député d'Annapolis ne semble pas avoir de terminus quelconque.

M. DAVIDSON: L'honorable député de Cap-Breton-nord a un terminus bien poli. Dans les quelques remarques que j'ai encore à faire, je me tiendrai absolument au sujet de la discussion. Je crois que la conduite de M. Duchemin, comme commissaire, est l'objet de la discussion devant le comité. Je veux démontrer quel genre de commisaire est M. Duchemin, et, pour cela, je veux lire quelques paroles d'un rapport qu'il a fait et qui se rapporte de près à ce que je disais il y a quelques minutes:

Je veux maintenant faire allusion à un fait relatif à M. G. W. Kyte, le député oppositionniste du comté de Richmond. J'ai fait, le 26 septembre, deux enquêtes à Saint-Pierre. Les accusés étaient deux maîtres de poste, Chs J. Lafford, Grand'Grève, et Ewan P. McLeod, Louis-Cove-Road. M. Kyte s'est présenté avec les accusés le matin de l'enquête, et il a déclaré qu'il agirait comme leur avocat. Je lui ait dit que, vu le fait qu'il n'y avait pas d'avocat de l'autre côté, je conduirais l'enquête sans l'assistance d'avocat. Il a alors déclaré: "Oh, mais vous devez admettre un conseil". A cela j'ai répondu comme auparavant, que je n'admettrais pas de conseil, mais que je conduirais l'enquête sans avocats. M. Kyte est alors devenu extrêmement désagréable et turbulent, interrompant l'enquête à différentes reprises. J'ai été obligé de lui dire que, s'il ne voulait pas maintenir le silence, il serait obligé de s'en aller. Il me répondit que je ne pouvais pas le mettre dehors, etc., etc. Quand il est devenu tout à fait insupportable, j'ai demandé à M. Lafford, l'accusé, s'il était cause de la présence de M. Kyte à l'enquête, et il m'a répondu qu'il ne l'était pas. J'ai en conséquence continué l'enquête sans m'occuper de M. Kyte.

Considérant le fait que le docteur Bissett, un homme très respectable, député à la législature provinciale et appartenant au parti politique de mon honorable ami, a parlé de cette façon, et le fait que l'honorable député de Cap-Breton-nord, quand je lui ai demandé, il y a quelques semaines, son opinion sur la réputation de M. Duchemin, n'était pas prêt à dire qu'il était partial et injuste, ce comité doit comprendre que les accusations portées ici ce soir d'une façon aussi violente et irréfléchie sont réellement basées sur peu de choses. En 1896, lorsque le Gouvernement libéral a envoyé un commissaire dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse où je demeure pour faire une enquête sur ces accusations, il y a eu peu d'exceptions à la règle que les accusés ont tous été trouvés coupables, mais je sais que M. Duchemin, en maintes circonstances, n'a pas condamné des fonctionnaires libéraux accusés de conduite irrégulière, et qu'on leur a laissé leur emploi à la suite de ses décisions. Je crois que, considérant les faits, il convient peu à des hommes n'occupant pas dans le barreau une position comparable à celle de M. Duchemin, de venir ici, à 1,200 milles de distance de M. Duchemin, porter des accusations absolument dénuées de fondement, et faire des insinuations contre sa réputation.

M. KYTE: Il n'y a que peu de choses dans le discuors du député d'Annapolis (M. Davidson) qui exige une réponse de ma part, mais je lui rappellerai qu'il pourra se considérer digne de s'associer à des gentilhommes, lorsque ses propres amis politiques lui font un compliment aussi grand que celui qui m'a été fait par mes adversaires politiques dans les excuses que je viens de lire dans leur propre journal, il pourra alors se considérer digne de s'associer à des gentilhommes. En ce qui concerne les observations formulées au sujet du docteur Bissett, il se trouve que je commence à connaître mon honorable ami, et que je suis généralement bien préparé pour le combattre. J'ai entre les mains un affidavit du docteur Bissett, dans lequel il parle des circonstances dont il est question dans l'affirmation de M. Duchemin. Cet affidavit est libellé comme suit:

Je, Charles P. Bissett, de Saint-Pierre, dans le comté de Richmond, médecin, déclare formellement que je n'étais pas présent à l'enquête tenue par H. P. Duchemin, commissaire, relativement aux accusations d'ingérence politique portées contre Ewan McLeod, maître de poste à Louis-Cove-Road, dans le comté de Richmond, tenue à Saint-Pierre, au mois de septembre dernier, excepté pendant quelques instants; ni ai-je été présent à l'enquête relativement aux accusations portées contre Charles J. Lafford, maître de

poste à Grand'Grève, par devant M. Duchemin, au même endroit et à la même date, excepté pendant un court espace de temps.

Je suis entré dans la salle où l'on tenait les enquêtes peu de temps avant qu'elle fussent terminées, mais les témoignages avaient été tous entendus.

J'ai dit à M. Duchemin qu'à peu près autant que je pouvais en juger, j'étais satisfait de la façon dont il avait conduit l'enquête. Lorsque j'ai dit cela à M. Duchemin, je ne savais pas qu'au commencement des procédures M. G. W. Kyte, M.P., avait demandé à M Duchemin le privilège de représenter M. McLeod à l'enquête. Je n'avais pas été informé du langage insolent et injurieux dont s'est servi M Duchemin à l'adresse de M Kyte et de son refus de permettre à M Kyte d'interroger les témoins et de sa menace de le faire expulser de la salle

Ces faits ne sont venus à ma connaissance que plus tard, et le lendemain, ayant rencontré M. Duchemin, je lui ai exprimé mon opinion sur sa conduite, et je fais cette déclaration formelle consciencieusement, la croyant vraie et sachant qu'elle a le même effet que si elle était prise sous serment conformément au Code de procédure du Canada.

C. P. Bissett,
Nouvelle-Ecosse.

Prise et déclarée devant moi à St. Peters, dans le comté de Richmond (N.-E.), ce 14ème jour de décembre A.-D. 1912, de vant moi,

Angus MacCuish,
Commissaire autorisé à recevoir les affidavit, dans le comté de Richmond.

Cela démontre combien il est nécessaire d'être documenté, en présence de l'honorable député d'Annapolis qui nous lit le singulier document qui lui a passé M. Duchemin. Cela fait aussi voir quel genre de type est M. Duchemin, et nous avons eu, je crois, aujourd'hui, la preuve combien tout document émanant de ces gens-là est peu digne de foi. L'honorable député d'Annapolis, en décembre dernier et de nouveau, il y a un mois environ, dans cette Chambre, a déclaré tant et plus que M. Duchemin n'a jamais refusé la présence d'un conseil pendant son enquête.

M. DAVIDSON: Excusez-moi, je n'ai jamais dit cela.

M. KYTE: Les déclarations de l'honorable député sont consignés.

M. DAVIDSON: Je désire déclarer le plus catégoriquement du monde que mon honorable ami est absolument dans l'erreur.

M. le PRESIDENT: L'honorable député est obligé d'accepter cette déclaration.

M. KYTE: L'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) a fait allusion à la même chose.

M. DAVIDSON: Je demande une décision.

M. KYTE: Si l'honorable député déclare qu'il n'a pas dit cela, j'accepte sa déclaration et je le prie de consulter les "Débats".

M. DAVIDSON: Je ne suis pas satisfait de cette retractation, je n'ai pas fait cette déclaration et je demande à l'honorable ministre de se retracter sans équivoque.

M. KYTE: J'accepte la dénégation et je renvoie nos collègues au compte rendu.

M. DAVIDSON: Je suis satisfait.

M. KYTE: Voici une déclaration de M. Duchemin dans laquelle il dit n'avoir pas autorisé la présence d'un avocat. Il dit que puisque la poursuite n'en avait pas, il ne me permettrait pas de représenter l'accusé. En conséquence, toute la tempête soulevée au sujet de l'esprit de justice de M. Duchemin et des efforts qu'il a faits pour se conformer aux dispositions de la loi tombent à plat, et nous savons de lui, puis de l'honorable député d'Annapolis que l'accusation portée contre lui est vraie, qu'il a violé la loi des enquêtes et n'a pas permis à l'avocat de la défense de se faire entendre. Je désire ajouter une autre déclaration, c'est que l'honorable député d'Annapolis semble porter un intérêt spécial au comté de Richmond et représenter en cette Chambre certaines matières se rapportant à ce comté. L'honorable député d'Annapolis a déjà visité Richmond et passé quelques jours dans la ville où je demeure. La dernière fois qu'il est allé là en visite, si je ne me trompe pas, son départ a coïncidé avec l'arrivée soudaine d'un mari en colère.

M. HAZEN: Je fais remarquer aux membres du comité qu'il se fait tard et que, comme nous sommes désireux d'avancer la besogne, nous pourrions continuer l'étude des crédits et si les honorables députés désirent recommencer la discussion sur la question des destitutions ensuite, nous retarderons un item avec l'entente que l'on pourra discuter alors sur cet item n'importe quel sujet se rapportant au ministère de la Marine et des Pêcheries. De cette façon nous avancerons et tout le monde aura le loisir de se faire entendre.

M. LAW: Je ne crois pas que cette proposition soit acceptable. Toute cette discussion a été provoquée par l'honorable député de King et nous y avons perdu quelques heures. Je voudrais dire à l'honorable député de King que chaque fois qu'il se lève pour s'adresser au président, il me rappelle le petit garçon qui avait pénétré dans le verger du voisin où il avait mangé plus de pommes qu'il ne pouvait en supporter. . .

M. le PRESIDENT: Va sans dire que l'honorable député sait qu'aucune allusion blessante n'est permise par le règlement.

M. LAW: Je raconte un fait et je soumets que si cette Chambre n'est pas pro-

rogée vers le milieu de juin, les honorables députés de l'autre côté ne peuvent blâmer les députés de ce côté-ci. Cela est certain. J'ai à faire une plainte ou deux dont j'ai donné avis; il y en une sur laquelle j'attirerai l'attention du ministre s'il a les documents voulus ici, mais s'il insiste pour ne pas la discuter ce soir, je la porterai un autre jour.

M. HAZEN: Continuez, si vous voulez siéger toute la nuit, continuez.

M. LAW: Je voudrais saisir la Chambre de la révocation du médecin du port de Yarmouth. Voil un sujet qui n'est pas à l'honneur du ministre. Le renvoi du docteur C. O. Webster n'ajoutera pas de lustre au ministre, mais est de nature à le placer dans une position peu enviable. J'ai inscrit deux questions il y a quelque temps à l'ordre du jour au sujet de cette révocation.

M. Webster agissait depuis de nombreuses années comme médecin du port, à la satisfaction du département et des marins envoyés à l'hopital de marine de Yarmouth, et a donné satisfaction pleine et entière à toutes les parties intéressées. Au moment de partir pour aller faire des études spéciales à Londres, il a écrit, le 22 janvier, au ministre de la Marine et des Pêcheries pour obtenir un congé de trois mois à cette fin. J'ai ici la lettre que lui a adressée le département en date du 30 janvier 1912. La voici:

30 janvier 1912.

Monsieur,—Je dois accuser réception de votre lettre du 22 demandant un congé de trois mois afin d'aller en Angleterre suivre un cours d'études complementaires.

Je dois vous informer en réponse que ce congé est accordé.

Veuillez avertir votre département à votre retour en fonction.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): C. Stanton.
Sous-ministre suppléant.

A la réception de ce document, le docteur Webster partit pour Londres, croyant en toute sincérité que puisque le ministre de la Marine et des Pêcheries ou un de ses officiers lui avait accordé un congé d'absence de trois mois, il pouvait se fier à leur parole. Mais que voyons-nous? Le 9 mars, une lettre fut adressée au docteur Webster—qu'il ne put recevoir que quelque temps après son arrivée à Londres—et vous remarquerez que le 9 mars ne tombe qu'une dizaine de jours après que le département de la Marine et des Pêcheries lui eut donné par écrit son congé, M. Stanton le sous-ministre adjoint, écrivit au docteur Webster, à Yarmouth, la lettre que voici:

Monsieur, je dois vous informer que puisque vous avez l'intention de vous absenter quelque temps de Yarmouth. .

J'attire votre attention sur la rédaction de cette lettre.

. . . puisque vous avez l'intention de vous absenter quelque temps de Yarmouth, le ministère a décidé de vous remplacer dans vos fonctions de médecin du port pour soigner les marins qui ont droit aux secours en vertu de la loi maritime du Canada et de nommer à vos lieu et place le docteur S. W. Williamson. Le percepteur des douanes de Yarmouth a reçu l'ordre d'envoyer au docteur Williamson tous les marins malades ayant droit aux secours comme ci-dessus.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): C. Stanton.

J'ai posé quelques questions à la Chambre le 24 février dernier, et en voici les réponses:

Lundi, 24 février 1913.

M. Law:

1. Quand le docteur C. A. Webster a-t-il été révoqué de ses fonctions de médecin du port de Yarmouth (N.-E.)?

2. A-t-il fait des demandes pour sa révocation? Et dans l'affirmative, par qui?

3. Si on a fait des démarches à ce sujet, ont-elles été faites verbalement ou par écrit?

4. Si des accusations ont été portées contre le docteur Webster, ont-elles fait le sujet d'une enquête? Si non, pourquoi?

M. Hazen:

Le docteur Webster a été révoqué dans l'intérêt du service.

2. Oui, par des personnes possédant la confiance du ministre.

3. Verbalement.

4. Les faits ont été suffisamment établis sans qu'il fût nécessaire de faire enquête.

Je dis que ce qu'a fait le ministre en renvoyant le docteur Webster est un des actes les plus mesquins et les plus méprisables dont s'est jamais rendu coupable un ministre occupant un siège dans cette Chambre. Le docteur Webster était parti à la suite d'un arrangement bien clair, muni d'une lettre du ministre de la Marine et des Pêcheries lui accordant un congé de trois mois; mais dix jours après son départ pour Londres, le ministère l'a froidement destitué, et le ministre ne peut pas dire qu'il n'a eu rien à faire avec cela, car le 9 février, dix-huit jours seulement après que le docteur Webster eut demandé son congé et dix jours seulement après que ce dernier eut été accordé, la lettre qui suit a été adressée à M. Knowles E. Crosby:

9 février 1912.

Knowles E. Crosby, C.R.,
Hebron, N.-E.

Mon cher monsieur,—Au sujet de la nomination à faire d'un médecin du port à Yarmouth, voulez-vous, s'il vous plaît, m'adresser une recommandation pour cette position, cette recommandation devant être signée par vous et trois membres du comité.

En donnant votre attention immédiate à cette affaire vous obligerez

Votre tout dévoué,
(Signé): J. D. Hazen.

Monsieur Knowles E. Crosby, C.R.,
Hebron (N.-E.).

Parmi les documents soumis à la Chambre en réponse à la motion que j'ai faite, il n'y a pas un seul mot de plainte contre le docteur Webster. Dans le fait, je ne doute pas que pas un mot de plainte ne pourrait être dit contre lui. C'est un des médecins les plus en vue et les plus respectés de la ville de Yarmouth, un homme aucunement cabaleur. A l'appui de cette assertion je dirai que l'été dernier un monsieur qui a fait affaire dans le voisinage du bureau du docteur Webster m'a demandé si le docteur Webster était libéral ou conservateur. Je ne crois pas qu'un homme pourrait avoir une meilleure recommandation concernant ses sentiments politiques que cette question qui m'a été posée. Je comprends naturellement que le monsieur qui occupe maintenant la position l'a obtenue parce qu'il s'est présenté à Yarmouth aux élections de 1908. Naturellement, il a été battu et je suppose que le ministre de la Marine et des Pêcheries lui devait de la reconnaissance parce qu'il avait consenti à se sacrifier pour le parti et désirait lui donner quelque situation importante, car cette situation rapporte $400 par année.

Voici maintenant une lettre que M. Crosby a envoyée au ministre de la Marine et des Pêcheries:

Hebron (N.-E.), 13 février 1913.

L'hon. J. D. Hazen, C.R., M.P.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa,

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la votre du 9 courant au sujet de la nomination du médecin du port de Yarmouth, et je vous adresse sans retard une recommandation à cette position.

Conformément à votre demande et aux désirs du parti conservateur de ce comté, j'ai l'honneur de vous suggérer le nom du Dr S. W. Williamson qui saura remplir les devoirs de cette charge à la satisfaction de votre département.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): Knowles E. Crosby.

Mais il paraît y avoir eu des anicroches au sujet de cette affaire. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne semblait pas trop enclin à accepter la parole de Knowles E. Crosby et ce dernier a reçu demande d'expédier une autre lettre signée par tout le comité du patronage de la ville de Yarmouth. Cette lettre est datée du 26 février 1912:

Hebron, N.-E., 26 février 1912.

L'hon. J. D. Hazen, C.R., M.P.,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa,

Cher monsieur,—Ma lettre de recommandation en faveur du Dr S. W. Williamson à la position de médecin du port de Yarmouth ayant été expédiée par erreur, il y a quelques jours sous la signature des membres de mon comité consultatif, et comme nous sommes particulièrement désireux que cette nomination se fasse sans retard, je vous adresse ci-joint une requête portant la signature du dit comité.

J'espère qu'il vous sera possible de faire droit à cette demande et de procéder le plus tôt possible à cette nomination.

Je suis, très respectueusement à vous,
(Signé): Knowles E. Crosby,
Howard W. Corning, M.L.A.,
Robert Binguy,
R. S. Eakins.

Je veux seulement ajouter qu'en partant pour Londres le docteur Webster recommanda pour l'emploi le docteur Perrin, citoyen respecté de la ville de Yarmouth, occupant une haute position dans sa profession et qui toute sa vie a été tory à tous crins. Je ne crois pas qu'il ait jamais commis la faute de voter avec les libéraux. Il n'en est cependant pas pire pour cela; je le respecte. Le docteur Perrin a été nommé et et si les rumeurs sont vraies—et je ne crois pas être loin de la vérité—une couple de médecins conservateurs réunis au département de la Marine et des Pêcheries à Ottawa, en sont presque venus aux coups. Cela n'empêche pas que le docteur Wiliamson a dû s'estimer heureux de mettre la main sur le butin. Je répète que la situation que s'est faite le ministre de la Marine et des Pêcheries devant cette Chambre et le pays au sujet de cette affaire est bien misérable.

Quand un honorable ministre occupant une position comme la sienne donne sa parole à un fonctionnaire de son ministère qu'il a droit à un congé d'absence de trois mois et nomme sous main, un autre homme à sa place, moins de dix jours après que le congé a été accordé, le ministre mérite, dans mon opinion, la condamnation de la Chambre. Le docteur Webster était un homme précieux dans la position qu'il occupait et si jamais on peut dire d'un homme qu'il n'est pas un politicien, c'est bien de lui qu'il faut le dire. Je veux faire consigner mon entière désapprobation de ce procédé. Si le docteur Webster avait été un politicien assistant aux assemblées publiques, s'il avait jamais adressé la parole sur un husting ou agi comme agent de n'importe quel candidat libéral, aux jours de votation, même alors j'aurais cru qu'il aurait eu droit à une enquête. Je n'ai aucun respect pour l'homme qui, sans provocation aucune, cherche à voler à un autre homme la position qu'il a remplie à la satisfaction du ministère et du public. Je dis que c'est là un acte mesquin et méprisable.

M HAZEN: Mon honorable ami dit qu'il désapprouve cela. Je crains bien qu'il soit difficile de faire de ce côté-ci de la Chambre quoi que ce soit qui ne rencontrerait pas sa désapprobation. Je ne suis pas du tout surpris du langage violent et extraordinaire dont il s'est servi. Qu'on me permette de donner les faits relatifs à cette affaire. Je crois que le docteur Webster est le dernier homme qui dût se plain-

dre de sa révocation. Mon honorable ami dit qu'il a du mépris pour tout homme qui cherche à priver un autre homme de sa situation. Voyons s'il aura le même mépris pour l'homme qui a pris la place d'un autre homme destitué sans la moindre raison. Quels sont les faits? La vérité est que le docteur Perrin a été médecin du port en 1879. Cette nomination n'est pas permanente, n'est pas faite par décret en conseil, mais par une décision ministérielle. Le 13 décembre 1896, dix-sept ans après sa nomination, et un peu après les élections qui mirent le parti libéral au pouvoir, le docteur Perrin écrivit au ministère disant qu'il avait entendu dire qu'il serait révoqué et demandait qu'on lui donne l'occasion d'être entendu. Le 22 janvier 1897, pas plus de trois semaines plus tard, le ministre de la Marine du temps écrivit à M. Flint, député de Yarmouth, une lettre dans laquelle il déclarait qu'il était à propos, dans l'intérêt public, d'abolir l'emploi de médecin du port de Yarmouth, et demandait le nom d'un médecin compétant pour soigner les marins malades, quand la chose serait nécessaire. Il destitua le médecin du port et confia les marins malades quand il s'en présentait à un autre médecin dont les services seraient payés à mesure qu'ils seraient requis. C'était là un moyen très facile de se débarrasser du docteur Perrin, contre qui aucune accusation n'avait été portée, et de nommer le docteur Webster à cet emploi. C'est comme cela que la chose s'est faite. Le docteur Perrin n'a pas été révoqué. Le ministre a dit que ses services n'étaient plus utiles; on s'en dispensa et on confia au docteur Charles A. Webster le soin de faire absolument le même travail. Les dossiers ne contiennent aucune accusation d'ingérence politique ou autre contre le docteur Perrin. Il reçut avis en janvier 1897, que ses services n'étaient plus utiles. Le percepteur des douanes reçut l'ordre d'employer le docteur Webster, et environ un an et demi après en novembre 1899, le ministre qui avait déclaré qu'il n'y avait pas besoin de médecin du port, nomma le docteur Webster, par lettre du ministre, avec un salaire de $250, et le 1er juillet 1908, ce salaire fut porté à $400. Si mon honorable ami a un tel mépris pour quiconque prend la place d'un autre, que va-t-il penser du docteur Perrin contre qui aucune accusation n'a été portée, et au ministère qui a eu recours au subterfuge de prétendre que l'emploi devait être aboli. Voilà les faits. La nomination n'est pas permanente; elle n'est pas faite par décret en conseil, et, dans les circonstances, le Gouvernement avait le droit de nommer le docteur Williamson.

M. LAW: Qu'est-ce que l'honorable ministre a à dire en ce qui concerne le congé accordé au docteur Webster?

M. HAZEN.

M. HAZEN: Qu'est-ce que cela a à faire avec la question? Qu'y aurait-il de changé, si le congé n'avait pas été accordé? Cela n'a aucun rapport avec le fond de la question dans un cas ou dans l'autre. Si les honorables députés ont du mépris pour le docteur Williamson, que pensent-ils de l'homme qui a accepté la place dans les circonstances dans lesquelles le docteur Webster l'a enlevée au docteur Perrin?

M. LAW: Les deux cas ne sont pas semblables. Le docteur Perrin est un conservateur dévoué et je le respecte pour cela.

M. HAZEN : Et vous vous en êtes débarrassés.

M. LAW: Je n'ai rien à faire avec cela. Le docteur Perrin était un politicien, un travailleur pour son parti quand il occupait l'emploi et quand le changement de Gouvernement s'est produit, il méritait d'être révoqué parce qu'il avait pris fait et cause dans les élections alors récentes. Le docteur Pernin n'a pas été désappointé dans le temps. D'un autre côté, je ne crois pas que le docteur Webster ait jamais assisté à une assemblée politique, de toute sa vie et je doute fort que les neuf dixièmes des citoyens de Yarmouth sachent à quel parti politique appartient le docteur Webster. Le ministre peut éluder tant qu'il voudra la proposition, mais lorsqu'il engage la parole du département accordant un congé de trois mois et écrit moins de dix jours après au comité tory qui dispose des places pour demander le nom de son successeur—s'il peut défendre un cas comme celui-là, tout criminel qui pénètre dans le poulailler d'un autre homme pour voler ses poules doit, lui aussi, pouvoir trouver une justification:

Agences, loyers et dépenses casuelles, $125,000.

M. LEMIEUX: Il y a une augmentation.

M. HAZEN: Oui, une augmentation de $8,000. Ce crédit a pour but l'accomplissement du travail des agences dans tout le pays. Nous avons des agences à Halifax, Saint-Jean, île du Prince-Edouard, Québec, Montréal, Parry-Sound, Victoria, Colombie-Anglaise et Prince-Rupert et des sous-agences à Sydney et Pictou. Les augmentations concernent les bureau suivants: Nouvelle-Ecosse, $1,600; Nouveau-Brunswick, $550; île du Prince-Edouard, $450; Montréal, $350; Parry-Sound, $450; Victoria, $500; Québec, $2,050.

M. LEMIEUX: Je voudrais que mon honorable ami me dise s'il est satisfait du fonctionnement de l'agence de Québec. Je crois savoir que M. Béland, qui a été nommé il y a quelques années, donne tout son temps et son attention à l'agence et que le public est très satisfait de son travail. Je voudrais savoir si ce que l'on me dit est

vrai, à savoir que M. Béland donne satisfaction générale au ministère.

M. HAZEN: Je ne sais pas si on a dit qu'il donnait complètement satisfaction ou non. Comme de raison, il n'avait aucune expérience à l'époque de sa nomination. Il y a eu de très sérieux... J'aime mieux de faire part de la chose privément à mon honorable ami plutôt que de le consigner aux Débats.

M. LEMIEUX: Et l'agence de Montréal?

M. HAZEN: Il y a eu des plaintes contre la personne qui est actuellement l'agent là et qui a été le secrétaire particulier de mon honorable ami ou le secrétaire particulier de M. Brodeur. Nous avons fait une enquête qui n'a pas jusqu'ici démontré le bien fondé de ces accusations. L'enquête n'est pas finie, mais je ne sais pas si elles seront poussées.

M. LEMIEUX: On m'apprend que vous avez changé le local de l'agence et qu'elle est maintenant au bureau de poste de Montréal?

M. HAZEN: Oui.

M. CARROLL: Quels sont les appointements du sous-agent de Sydney et quelles sont ses fonctions?

M. HAZEN: Ses appointements sont de $1,500 par année et en outre des devoirs ordinaires des agents de la marine en ce qui concerne les bouées et autres choses de ce genre, l'agent fait l'inspection du charbon qui est acheté à Sydney pour le compte du département. Les rapports du sous-ministre déclarent que cette inspection du charbon faite par l'agent représente pour le ministère une économie égale à plusieurs fois les appointements de cet agent.

Entretien et réparations des phares, $700,000.

M. LEMIEUX: Est-ce le même montant?

M. HAZEN: Le même que l'année dernière.

M. LEMIEUX: Les réparations se font aux diverses agences et vous avez un steamer qui transporte les ouvriers aux phares?

M. HAZEN: Oui quand les phares sont construits sur des iles ou autres endroits de ce genre. Quand les phares sont sur la terre ferme, il est mieux de transporter les fournitures par terre. Lorsqu'il s'agit de construire des phares, nous demandons des soumissions chaque fois que la chose est possible. Nous avons demandé des soumissions dans certains cas, sans en recevoir, parce qu'il arrive quelquefois que la situation du phare est si isolée qu'aucun entrepreneur ne tient à aller y faire l'ouvrage. Nous construisons alors le phare sous la direction d'un de nos inspecteurs.

M. LEMIEUX: Où achetez-vous vos lumières à présent?

M. HAZEN: Encore en Angleterre; mais nous avons l'intention d'agrandir le dépôt de Prescott et de les construire là. Nos renseignements, que non seulement nous pouvons donner de l'emploi à un grand nombre de nos ouvriers, mais que nous pouvons aussi faire une économie considérable.

M. LEMIEUX: Je vois par les journaux que le ministre a l'intention de transporter les chantiers de Sorel à Prescott

M. HAZEN: Cela n'a aucun fondement. Au contraire, nous sommes à faire des arrangements pour augmenter les travaux de Sorel. Nous avons trois remorqueurs en construction destinés à faire le service des dragueurs du Saint-Laurent. Il y a quelques mois, le ministre a demandé des soumissions pour la construction d'un bateau destiné au lac Winnipeg, afin de remplacer le "Lady-of-the-Lake" qui a été condamné. Nous n'avons reçu aucune soumissions des compagnies de construction maritimes canadiennes. On nous a dit que cet endroit n'était pas situé dans la zone ordinaire, il faudrait pour bien dire, construire les différentes parties du bateau ici, les transporter là et les monter. Nous avons décidé de construire le bateau à Sorel sous la direction du contremaître des chantiers. Nous l'avons envoyé au lac Winnipeg pour y étudier les conditions et nous ferons construire le bateau cet été, ce qui nécessitera beaucoup d'ouvriers.

M. SINCLAIR: Quelle est la nature de l'atelier que le ministre se propose de créer à Prescott? J'ai appris que c'est pour y construire les phares?

M. HAZEN: On ne doit pas dire "créer". C'est un agrandissement de ce qu'il y a déjà à Prescott. Nous avons là un dépôt où nous faisons beaucoup d'ouvrage se rapportant aux lumières. On en construit et on en répare et nous sommes convaincus qu'en agrandissant l'atelier nous serons en mesure de construire les feux de grandes dimensions que nous sommes obligés de nous procurer en Angleterre à l'heure actuelle.

M. SINCLAIR: Vous voulez dire que vous pouvez fabriquer les lentilles?

M. HAZEN: Nous ne pouvons pas fabriquer les lentilles.

M. SINCLAIR: Que fabriquez-vous?

M. HAZEN: Nous achetons les lentilles, nous fabriquons les encadrements dans lesquels nous mettons les lentilles.

M. CHISHOLM (Inverness): Quel est le nom du gardien du phare de Port-Hood?

M. HAZEN: Ronald Macdonald.

M. CHISHOLM: Pourquoi son prédécesseur a-t-il été révoqué? Son prédécesseur est un chaud ami du parti au pouvoir. S'agit-il d'un frère de l'honorable sénateur Macdonald?

M. HAZEN: Quel est son nom?

M. CHISHOLM: Macdonald. J'ai oublié son prénom.

M. HAZEN: Je n'ai pas de renseignements à ce sujet ici.

M. CHISHOLM: L'honorable ministre sera-t-il assez bon de me fournir quelque renseignement à ce sujet? C'est le gardien du phare de Port-Hood. Je suis désireux de connaître les raisons du renvoi de cet homme, vu que le parti libéral n'a jamais jugé à propos de le destituer. C'était un excellent employé. C'était le frère du sénateur Macdonald. Je serais curieux de connaître les aptitudes de celui qui lui à succédé.

M. HAZEN: Je me ferai un plaisir de fournir à mon honorable ami les renseignements qu'il demande.

M. SINCLAIR: Le ministre a maintenant contracté la manie de destituer et il est disposé même à destituer ses propres amis.

M. HAZEN: Je suppose que dans ce cas, mes honorables amis de ce côté (la gauche) ne trouveraient pas à redire.

Construction de feux et balises, $1,000,000.

M. MACKENZIE: L'honorable ministre se rappellera que lorsque nous en étions à discuter cet item l'année dernière, j'ai attiré son attention sur la nécessité de construire deux petits phares sur les lacs du Bras-d'Or, un à la Pointe-Ellis et l'autre à Big-Harbour. Le ministre a eu la bonté de me dire que la chose serait mise à l'étude.

M. HAZEN: Autant que je me souviens de cette affaire, je l'ai soumise à la commission des phares. Mon honorable ami sait que tout ce qui concerne la construction des phares ou le posage des bouées est renvoyé à cette commission. Je me conforme invariablement à leur décision.

M. LEMIEUX: Est-ce la même commission?

M. HAZEN: Elle se compose de certains fonctionnaires. Le président de l'association maritime, le président de la fédération des armateurs en font partie, de même que le sous-ministre, l'ingénieur en chef et le surintendant des phares du département. De sorte que le personnel change quand les fonctionnaires changent. Je crois que la commission des phares n'était pas favorable à cela. Si mon honorable ami croit qu'ils sont nécessaires, je serais heureux de le voir assister à une réunion des commissaires. Nous en aurons probablement une dans quelques jours et il aura l'occasion de donner aux commissaires les raisons qui rendent la chose désirable.

M. LEMIEUX: A propos de bouées, l'éclairage des bouées à gaz acétylène a assez bien réussi sur le Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Combien avez-vous de bouées à présent?

M. HAZEN: Le nombre total des bouées à gaz est de 281. Sur ce nombre il doit y en avoir 181 éclairées à l'acétylène. C'est d'après le dernier rapport du département.

M. SINCLAIR: Le ministre voudrait-il me dire s'il y a un endroit où un poste de signaux pourrait convenablement être placé à une pointe appelée White-Point sur la côte de mon comté? C'est une pointe très dangereuse où il y a eu de nombreux naufrages. L'ancien Gouvernement avait préparé des plans pour l'installation d'un poste de signaux à cet endroit.

M. HAZEN: Si c'est White-Head que mon honorable ami veut dire, les travaux de construction sont commencés. Nous l'appelons White-Head.

M. SINCLAIR: C'est probablement cela.

M. CHISHOLM (Inverness): Le ministre a en sa possession une couple de requêtes de la part des pêcheurs de Port-Hood demandant de placer des bouées à l'entrée du havre de Port-Hood. Je ne puis trop insister sur la nécessité de poser des bouées à cet endroit. Il est à ma connaissance que de nombreux naufrages ont eu lieu là et je demanderais au ministre d'étudier la question.

Comme je l'ai fait remarquer à mon honorable ami cela est entièrement du ressort de la commission des phares à laquelle ces requêtes ont été renvoyées. Je vais attirer l'attention des commissaires sur ce qu'a dit mon honorable ami à ce sujet.

M. LAW: Je comprends qu'il y a eu une délégation de Yarmouth représentant le board of trade et le conseil municipal. Ces délégués ont demandé entre autres choses l'installation de bouées ou de lumières à l'entrée du port de Yarmouth. Est-ce l'intention du ministre de faire droit à cette demande?

M. HAZEN: Cela a été renvoyé à la commission des phares. Je crois qu'elle n'a pas accordé tout ce que les délégués ont demandé, mais qu'elle en a accordé une partie.

Pour rompre les glaces dans la baie du Tonnerre et le lac Supérieur et autres points jugés utiles à la navigation, $30,000.

M. LEMIEUX: Cela a pour but de faciliter l'expédition du grain sur des chalands?

M. HAZEN: Oui. Nous passons un marché, mais dans cette région nous n'avons trouvé qu'un homme qui est réellement outillé pour ce genre de travaux, c'est M. James Whalen.

M. CARROLL: Je désire dire quelques mots relativement à la rupture des glaces à Sydney. On m'informe que ceux qui sont intéressés à ce que le port soit ouvert de bonne heure le printemps, que des requêtes ont été adressées au ministère pour obtenir des brise-glace. Ces demandes n'ont pu être accordées par suite du manque de brise-glace. Il est presque aussi important de procéder à la rupture des glaces de bonne heure dans le port de Sydney que de tenir le chenal du Saint-Laurent libre, parce qu'il n'existe peut-être pas deux autres points où il se fasse un commerce de charbon aussi considérable qu'entre Sydney et Montréal. Le printemps dernier, le "Lord-Stanley" a travaillé admirablement à rompre la glace à Sydney, de la passe à la jetée de la Dominion Coal Company. Il est vrai que ce navire a été désemparé là, mais il l'avait déjà été ailleurs aussi. Je tiens des ingénieurs de la Dominion Coal Company qu'il est très possible de libérer le port de Sydney dès le mois de mars. Il est démontré que l'on peut tenir, pratiquement, pendant tout l'hiver, le port de Sydney libre de glace, de la jetée de cette compagnie jusqu'à l'entrée du port. Je serai heureux de voter ce crédit pourvu que d'autres endroits que le Saint-Laurent et la baie du Tonnerre reçoivent quelque attention. Je maintiens qu'il est aussi important pour tout le Canada de libérer le port de Sydney, à bonne heure dans l'année, que n'importe quel autre point. Parce que si une disette de charbon se produit à Montréal au printemps il est très possible d'expédier du charbon de Sydney à Montréal en mars, pourvu que l'on prenne les moyens de briser la glace dans le port de Sydney. Beaucoup de gens s'imaginent que le port de Sydney est gelé sept mois par année. Comme question de fait, il y a des saisons où il est ouvert tout le temps. Il est ouvert toute l'année de la passe jusqu'à Sydney-nord et il s'agit simplement, je dirai, de briser un peu de glace pour que la navigation ne cesse pas jusqu'à l'Atlantique et ses ports. Je crois qu'il est important pour le Canada que les grands centres: Québec et Montréal soient approvisionnés de charbon. Je tiens à insister auprès du ministre pour que l'année prochaine il installe des appareils à briser la glace dans le port de Sydney.

M. HAZEN: Nous avons eu un petit débat cet après-midi lorsque la question a été soulevée par l'honorable député de Cap-Breton-nord. Nous avons fait tout ce que nous avons pu avec les ressources à notre disposition et nous le ferons aussi à l'avenir. Au printemps de 1912, nous avons été en état de faire beaucoup plus que nous vons là, comme brise-glace, que le "Stanley" par suite d'un accident a dû être mis en chantier pour y être reparé. Nous n'avons là, comme brise-glace que le "Stanley" et les navires qui font le service sur le détroit de Northumberland. Dans à peu près un an et demi, nous aurons à notre disposition des brise-glace parce qu'il nous en faut d'autres sur le Saint-Laurent, cela aura pour effet de débarrasser le "Montcalm" de son travail dans le golfe; et quand nous aurons le service des traversiers entre l'île du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick, les services du "Earl Grey" et du "Minto", deux brise-glace, ne seront plus utiles à cet endroit. Des demandes nous arrivent d'autres endroits, tels que Dalhousie et Gaspé. Il n'y a pas de doute que le travail de ces brise-glace aura pour effet d'ouvrir plus tôt la navigation, pour le plus grand avantage du Dominion, en général.

M. NESBITT: Pendant combien de temps le Gouvernement a-t-il pu tenir ouvert le port de la Baie-du-Tonnerre?

M. HAZEN: Jusqu'au 10 janvier et cette année il a été ouvert plus tôt que d'habitude. Cela a eu pour résultat de prévenir l'emcombrement du grain sur les chemins de fer de l'Ouest. Les producteurs de grains nous disent que cela leur a été très avantageux. Entre 13,000,000 et 14,000,000 de boisseaux de grains, probablement, ont été transbordés des wagons dans les navires et nous n'avons pas eu cet hiver l'emcombrement qu'on a eu à déplorer l'hiver précédent.

Pour l'administration du pilotage, l'entretien et les réparations du steamer "Eureka", $36,000.

M. SINCLAIR: Où est "l'Eureka"?

M. HAZEN: A la Pointe-au-Père. Il transporte les pilotes aux vaisseaux qui remontent le Saint-Laurent.

M. CARROLL: Le ministre a-t-il quelque autorité sur les commissions de pilotage comme celle que nous avons au Cap-Breton?

M. HAZEN: Il y a une commission de pilotage qui possède toute autorité; elle est nommée par décret en conseil. Si les pilotes ne remplissent pas convenablement leur devoir, ils peuvent être destitués par arrêté ministériel.

M. CARROLL: Des pilotes anciens et compétents ont été destitués du service du port de Sydney et d'autres ont été suspendus. On me dit que c'est pour des raisons politiques. Je n'en sais rien. Je sais que ni le ministre, ni le département ne sont responsables

de cela, la responsabilité en revient à la commission. Un des pilotes les plus compétents que nous eussions sur la côte du port de Sydney et résidant à Low-Point, a été destitué il y a un an et demi et remplacé par un homme sans expérience. Plusieurs des navigateurs qui viennent là ont porté plainte à la commission du pilotage de la nomination d'un homme sans expérience.

Il est possible que ces pilotes ne voient pas les questions politiques du même œil que les membres de la commission. Mais s'il est une administration à laquelle la politique devrait rester étrangère c'est bien le pilotage. Un pilote doit être un homme d'expérience. Ce n'est pas le Gouvernement qui lui donne sa position ou son salaire; son salaire lui vient des honoraires que les pilotes se font eux-mêmes. Il me paraît injuste de destituer un homme d'une position comme celle-là, même pour action politique. Je ne blâme pas le ministre parce que je sais que cela échappe à son autorité. Mais je suggère qu'il fasse remarquer à la commission qu'il est plus important d'avoir des hommes compétents et expérimentés pour s'occuper des navires qui fréquentent nos ports que d'avoir des hommes appartenant à un parti en particulier. Je sais que des amis politiques du ministre de la Marine et des Pêcheries ont exprimé leur regret du fait que ces hommes aient été destitués hors sa connaissance et sans son consentement. On devrait faire en sorte que des hommes qui se sont occupés de pilotage pendant des années ne soient pas dérangés.

M. McKENZIE: J'ai attiré l'attention de la commission sur ce sujet, mais il y a une petite histoire s'y rapportant qu'il est bon que le ministère sache. Je connais le port de Sydney intimement depuis trente ans. Durant les premiers dix ans, cette commission n'existait pas et un homme s'occupait de pilotage comme de pêche. S'il conduisait un navire dans le port, il touchait son honoraire. Il y avait souvent une course à qui arriverait le premier au navire. Les pilotes se sont alors réunis et se sont organisés, grits et tories. Il ne fut pas question de politique, il ne s'agissait que de former un corps au point de vue des affaires. Tout le monde est entré dans l'organisation, et, à ma connaissance la politique n'intervint pas jusqu'à ce que le Gouvernement actuel prit le pouvoir. Pendant les quinze années de régime libéral, un seul fut suspendu et parce qu'il avait vendu des liqueurs, dans l'accomplissement de ses devoirs de pilote, et la corporation elle-même approuva sa destitution. Mais 25, peut-être 30 p. 100 des pilotes ont été destitués sous le Gouvernement actuel. On fait comprendre à un homme que s'il n'est pas tory on n'a pas besoin de lui comme pilote. C'est un peu dur. La victime peut être un ancien mineur et pêcheur qui a consacré tout son temps au pilotage depuis vingt-cinq ans.

M. HAZEN: Est-ce qu'il faut là aussi des apprentis?

M. McKENZIE: Oui, et chacun des apprentis a été destitué comme les pilotes et les autorités ont dû chercher dans leurs rangs pour trouver des remplaçants. On estime qu'il faut cinq ans d'apprentissage pour être admis pilote. Il a fallu recourir aux cultivateurs et aux mineurs le long de la côte pour trouver des pilotes, leur confier des navires d'énorme valeur pour les conduire dans le port. Cela n'est pas pratique, et c'est absolument intolérable.

M. HAZEN: Nous ne savons rien de cela au ministère; je vais prendre les renseignements nécessaires. Absolument parlant et sans avoir les faits devant moi, il me semble très mal à propos de renvoyer les apprentis, qui seraient plus tard des pilotes. Naturellement il peut arriver que des gens agissant comme pilotes cessent d'être compétents par suite de surdité ou d'affection de la vue. A Québec, il leur faut subir un examen à ce sujet chaque année et il arrive toujours que quelques-uns sont obligés d'abandonner le service.

Pensions aux pilotes, $300 chacun, $6,300.

M. LEMIEUX: Je voudrais savoir si le ministère entend agir d'après le rapport de la commission de pilotage?

M. HAZEN: C'est ce que nous faisons déjà en ce qui concerne les propositions se rapportant à la région de Montréal. Nous pouvons donner suite à ces propositions sans législation spéciale. En ce qui concerne Montréal, on recommande, entre autres choses, d'accorder une rémunération plus considérable aux pilotes. Nous le faisons. On nous propose aussi de placer le bureau de Montréal sur un pied différent. Il y a certains règlements qui concerne l'emploi des pilotes sur les lignes spéciales. Si un homme est à l'emploi de lignes spéciales, son nom disparaît du tour de rôle. On a recommandé de ne pas rayer du tour de rôle le nom d'un homme employé pour une ligne dont un navire seulement par mois remonte le fleuve. Il y a une disposition à l'effet que deux compagnies ayant deux navires remontant le fleuve une fois par mois aurait les services du même pilote. Il y a quantité de règlements de ce genre. Le service du pilotage dans le district de Montréal est très satisfaisant aux yeux de la commission et les changements opérés ne sont pas importants.

En ce qui concerne le district de Québec, les changements que l'on recommande sont d'un caractère plus important et il est possible qu'il faille voter une loi à une prochaine session. Bien que le ministre de la

Marine et des Pêcheries ait théoriquement l'autorité sur le pilotage, il ne paraît, dans le fait, n'avoir que très peu d'autorité sur les pilotes de Québec; ce qu'on appela la corporation des pilotes qui a le pouvoir de nommer les pilotes et de tout faire.

La recommandation est à l'effet d'abolir cette corporation et mettre le contrôle entre les mains du ministre Il y a aussi la proposition d'abolir le système de mettre ensemble les recettes de tous les pilotes pour les partager ensuite également entre eux. On désire aussi un changement dans la méthode qui existe à Pointe-au-Père et qui consiste à embarquer là les pilotes sur les navires. Autrefois, les pilotes avaient des bateaux à voiles sur lesquels ils parcouraient le fleuve jusqu'à la Pointe-au-Père. Par suite d'un arrangement avec le ministère ils consentirent à abandonner le système des bateaux à voiles et le ministère de la Marine et des Pêcheries leur fournit un bateau à vapeur, l'"Eureka", qui devait rester tout le temps à Pointe-au-Père pour les transporter sur les navires. On prétend que c'est un mauvais système, que les hommes perdent des heures dans les maisons de pension et on dit qu'ils sont constamment exposés à boire et qu'un pilote dans cette condition n'est pas en état de piloter un navire. On recommande l'achat d'un vaisseau de dimensions suffisantes pour loger les pilotes, de sorte qu'ils puissent se rendre là et demeurer sur ce navire sous les ordres d'un fonctionnaire du ministère qui veillera à l'ordre, et à ce que les pilotes se tiennent prêt à prendre leur service.

M. LEMIEUX: Je remercie le ministre de cette explication claire. On ne saurait prendre trop de précautions pour assurer l'organisation, sur une bonne base, du système de pilotage. Mon honorable ami sait que, surtout l'année dernière, de nombreux accidents ont eu lieu sur le Saint-Laurent. On parle souvent des tarifs élevés des assurances. Ces tarifs ont monté en ces dernières années, à cause de ces accidents, et tout ce que mon honorable ami pourra faire pour améliorer la situation sera certainement très apprécié. La Fédération des armateurs de Montréal et le monde des affaires attendent avec impatience ce qui résultera de cette question du pilotage débattue depuis des années.

Stations télégraphiques des signaux le long du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, $30,000.

M. HAZEN : L'augmentation de $6,000 comprend $3,000 pour les appointements de commis supplémentaires, un pour le bureau de Montréal, un commis temporaire au bureau de Québec, quand c'est nécessaire, et un télégraphiste de nuit supplémentaire sur le fleuve sera probablement nécessaire. Cela comprend aussi une augmentation de salaire pour certains fonctionnaires.

M. LEMIEUX : C'est une organisation très utile, en cas de brume.

M. HAZEN : Nous ne pouvions pas la mettre de côté. Les armateurs se plaindraient si nous le faisions. Je crois même que nous devrions augmenter ce service.

Hôpitaux de marine, $68,000.

M. LAW : Est-ce l'intention du ministère de fermer l'hopital de Yarmouth?

M. HAZEN : La politique du Gouvernement a été de fermer ces hopitaux dans les villes où il y a des hopitaux publics. Ainsi à Saint-Jean, il y avait un très bel hopital de marine. Il y a quelques années, on l'a fermé et des arrangements ont été faits avec les commissaires de l'hopital public pour y recevoir les marins, nous avons payé tant par jour ou par semaine et nous avons trouvé que c'était beaucoup plus économique pour le pays, et, de plus avec un hopital convenablement aménagé les malades ont reçu de meilleurs soins que dans les hopitaux de marine. Les marins préfèrent cela. S'il y a dans la ville de Yarmouth un hopital de ce genre convenablement installé où on pourrait envoyer les marins, ce serait dans l'intérêt public de faire à Yarmouth les mêmes arrangements que nous avons faits avec d'autres villes.

M. LAW : Le Gouvernement possède là une très belle propriété et l'hopital n'ayant été construit que depuis peu d'années, il semble malheureux de mettre tout cela de côté. Le médecin du port s'occupe-t-il des marins envoyés dans les hôpitaux publics?

M. HAZEN: Je crois que oui dans certains cas et que non dans d'autres cas. Dans certains cas le médecin ordinaire de l'hopital se charge de ce soin. Cela coûte alors plus cher au Gouvernement que lorsque c'est son médecin qui soigne les matelots. Mon honorable ami a fait allusion à l'édifice. Il y avait un superbe édifice à Saint-Jean et on l'a abandonné, il y a quinze ou seize ans. Le gouvernement l'a loué pour un prix nominal à une institution publique, un hôpital pour les incurables et si nous en venions à la même décision en ce qui concerne Yarmouth, il n'y a pas de doute qu'on trouverait moyen d'utiliser la bâtisse pour des fins publiques et le gouvernement, j'en suis sûr, serait disposé à la louer, dans ces circonstances, pour un prix nominal.

M. LAW: Je comprends qu'il a été décidé d'abandonner l'hôpital?

M. HAZEN: Cela est à l'étude; aucune décision n'a été prise.

M. SINCLAIR: J'ai, en maintes occasions, attiré l'attention du gouvernement

sur la question de la construction d'un hôpital à Canso.

M. HAZEN: Est-ce qu'il n'y a pas là un hôpital public où nous pourrions convenablement envoyer les matelots malades?

M. SINCLAIR: Non, il n'y a pas d'hôpital public à Canso, et un grand nombre de vaisseaux se rendent là pendant la saison de navigation, surtout des vaisseaux de pêche. C'est un port d'escale pour les navires à voiles et il y a souvent toute une flotte dans le port. Les marins qui tombent malades doivent être envoyés dans quelque maison de pension et les chances de rétablissement sont très minimes en vérité avec les soins qu'ils peuvent avoir dans une de ces maisons de pension de matelots. Plusieurs bateaux de pêche de Lunenburg viennent de temps à autre à Canso s'approvisionner de boëtte ou chercher un abri. Un ancien député de Lunenburg m'appuie dans la demande que le Gouvernement s'occupe de cette question, que je considère très importante.

M. HAZEN: Je crois que la demande de l'honorable député mérite d'être étudiée. La commission des pêcheries a discuté la question à sa dernière réunion, et les fonctionnaire du département prennent des renseignements présentement au sujet du nombre de matelots qu'il faudra soigner et le reste.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre s'est-il occupé de la proposition que j'ai faite l'année dernière de faire croiser un navire du gouvernement parmi les bateaux sur les bancs de pêche afin de donner les soins médicaux aux pêcheurs dans les cas de maladie.

M. HAZEN: Cette question de donner des soins médicaux aux pêcheurs a fait l'objet d'une étude de la part du département et j'espère pouvoir soumettre un plan à la Chambre avant la fin de la session.

M. CHISHOLM (Inverness): Il semble étrange que les matelots soient obligés de sortir de la province avant d'avoir droit à des soins médicaux en vertu de la loi.

Si un bateau voyage de Margaree aux îles de la Madeleine, ses matelots ont droit de bénéficier des fonds de maladie des marins; mais s'il ne va qu'à Halifax, ils ne participent pas à ce fonds.

M. HAZEN: C'est bien ainsi que la loi est faite. Il y a des années qu'elle est comme cela.

M. CHISHOLM: Je croirais que les matelots d'un vaisseau qui va à Halifax devraient avoir les mêmes privilèges que ceux d'un vaisseau qui va 2 milles plus loin. Je ne considère pas cette loi juste.

M. SINCLAIR.

M. HAZEN: Telle est la loi, mais il serait peut-être possible de nous entendre d'une province à l'autre.

M. LOGGIE: J'appellerai l'attention du ministre sur la modicité du traitement des gardiens des hôpitaux de marine. On m'informe que celui de l'hôpital de Douglastown reçoit un salaire de famine. On ne l'a pas augmenté depuis quinze ans. Le gardien ne m'a pas autorisé à parler pour lui; j'agis de mon propre chef en soumettant la question à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, car je sais qu'il y donnera l'attention qu'elle mérite.

M. HAZEN: Je donnerai certainement une aussi grande attention à cette proposition qu'à toute autre que mon honorable ami pourrait faire, mais ne serait-il pas mieux de fermer l'hôpital de Douglastown et d'envoyer les matelots malades à Chatham qui n'est éloigné que de quelques milles. Il y a là un hôpital excellent, administré par les sœurs de la Charité, et auquel la province paie une subvention. Ce serait mieux peut-être dans l'intérêt des matelots eux-mêmes.

M. LOGGIE: Cette idée a été émise il y a quatre ou cinq ans, mais les gens de Miramichi ont été très choqués de la proposition de fermer l'ancien hôpital, où les matelots malades sont bien soignés. Le gardien fait bien son devoir, l'hôpital est dans une situation centrale et les navigateurs et marchands de bois tiennent fortement que l'on conserve l'ancien hôpital.

Salaires et émoluments des officiers de pêche, $230,000.

M. LEMIEUX: Nous laisserons le premier item de côté et adopterons le suivant. Quelques députés auraient certaines choses à suggérer.

M. HAZEN: Très bien, laissons l'item en suspens.

M. CARROLL: Les officiers de pêche dans l'est de la Nouvelle-Ecosse ont-ils été nommés?

M. HAZEN: Oui.

M. CARROLL: Le nombre en a-t-il été augmenté?

M. HAZEN: Il n'y a presque pas d'augmentation cette année.

M. CHISHOLM: A-t-il diminué?

M. HAZEN: Non, je crois que le nombre est resté le même.

M. LAW: Le ministre a-t-il augmenté les traitements des inspecteurs des pêcheries?

M. HAZEN: Non.

Ostréiculture, $6,000.

M. CHISHOLM: Où en est la question de l'ostréiculture aujourd'hui?

M. HAZEN: En vertu de la convention que nous avons faite avec les provinces, l'ostréiculture est aujourd'hui en grande partie sous leur juridiction. Dans l'île du Prince-Edouard, le Gouvernement s'est mis à l'œuvre d'une façon très sérieuse et très progressive. Il a loué une étendue de 5,000 acres de bancs d'huîtres détruits à des particuliers qui vont les cultiver et on s'attend que dans quelques années les bancs d'huîtres de l'île du Prince-Edouard aujourd'hui dépeuplés constitueront une source de richesse pour la province. On m'a informé que la province du Nouveau-Brunswick et celle de la Nouvelle-Ecosse faisaient la même chose. Je ne crois pas cependant que le Nouveau-Brunswick ait fait autant que l'île du Prince-Edouard. Nous avons fait la même convention avec le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse. A la suite de la modification apportée à la loi des pêcheries lors de la dernière session, modification qui permet au gouvernement fédéral de faire avec les gouvernements provinciaux des conventions en vertu desquelles ceux-ci donnent à bail des étendues de terrains pour faire la culture artificielle des huîtres, des conventions ont été conclues avec les Provinces maritimes et la Colombie-Anglaise, et le travail du gouvernement fédéral se trouve limité d'autant. On a fait une expérience il y a deux ans sur un banc d'huîtres dans la baie de Richmond (I.P.-E.), et l'année suivante dans le havre de Cariboo, comté de Pictou. L'année dernière, on a commencé une expérience dans la baie du Vin, mais on ne l'a pas terminée. Elle le sera durant la saison prochaine, et l'inspecteur des huîtrières consacrera alors son temps à nettoyer et à améliorer les bancs d'huîtres publics.

M. SINCLAIR: Combien de temps faut-il à une huître pour arriver à sa grosseur?

M. HAZEN: De trois à quatre ans. Si mon honorable ami veut connaître tout ce qui se rapporte aux huîtres, il n'a qu'à rencontrer le premier ministre de l'île du Prince-Edouard qui lui en dira long.

M. LEMIEUX: Je croyais que l'île du Prince-Edouard s'était portée à l'élevage des renards.

M. HAZEN: Des huîtres et des renards.

M. LEMIEUX: La meilleure réclame pour les huîtres canadiennes est celle que leur a faite lord Strathcona, lorqu'il a semé des huîtres de l'île du Prince-Edouard sur les bancs de l'île au nord de l'Ecosse où il a son château. La plantation a très bien réussi.

Surveillance des pêcheries, $120,000.

M. CHISHOLM (Inverness): Quelle est l'explication de cette augmentation de $45,000?

M. HAZEN: Nous avons, cette année, cinq bateaux de plus pour faire la surveillance sur la côte de l'Atlantique, et un de plus sur la côte du Pacifique.

M. CHISHOLM: La construction de ces bateaux est-elle donnée à l'entreprise?

M. HAZEN: Oui, dans tous les cas.

M. McLEAN (Halifax): Il y a quelques jours j'ai demandé un rapport concernant l'usine pour la réduction du chien de mer à Clark's-Harbour. Si ce rapport ne peut être déposé pendant la présente session, je demanderai au ministre de vouloir bien l'envoyer à Halifax, lorsqu'il sera achevé.

M. HAZEN: Certainement.

Pour une exposition de poisson frais et préparé à l'exposition annuelle de Toronto, $10,000.

M. LOGGIE: Je demanderai au ministre à quelles conditions sera exploitée cette année l'usine de réduction du chien de mer à Shippagan.

M. HAZEN: Je regrette de dire qu'il nous a été impossible de la louer cette année. Nous avions préparé un contrat, mais la personne avec laquelle nous nous étions entendus a reculé.

M. SINCLAIR: Ce crédit pour une exposition de poissons frais à Toronto me paraît être un crédit nouveau. Je suggérerais au ministre de faire organiser à la prochaine exposition à Toronto une cuisine où l'on cuirait le poisson frais d'une façon attrayante, et où on le vendrait à bon marché aux visiteurs de l'exposition afin qu'ils puissent savoir ce que c'est que le bon poisson que nous avons sur la côte de l'Atlantique. Je suis bien certain que si nous faisions goûter une fois de notre poisson aux gens d'Ontario, ils ne voudaient plus manger celui des lacs, mais voudront toujours avoir celui de la mer. Je crois que si ce plan était mis à exécution, ce serait une bonne réclame.

M. HAZEN: Je suis heureux d'entendre mon honorable ami parler de cette façon, car c'est justemnet ce que le département est en voie de préparer pour la prochaine exposition. Il y a un an les directeurs de l'exposition de Toronto nous ont demandé d'exposer du poisson frais, mais nous n'avons pas pu, parce que le temps nous manquait pour faire une exposition digne du département, de sorte que nous avons refusé. Après avoir étudié la question nous sommes venus à la conclusion que ce serait une bonne chose pour l'exposition de Toronto et une bonne réclame pour notre pois-

son, si nous exposions à cette exposition, qui est la plus grande exposition annuelle sur le continent nord de l'Amérique, du poisson frais de première classe et préparé d'une façon attrayante. Cela servirait à faire connaître les poissons de l'Atlantique dans l'Ouest. Les fonctionnaires du département qui s'occupent de la question ont proposé exactement ce que mon honorable ami de Guysborough vient de suggérer.

Salaires, constructions et entretien des établissements de pisciculture, $400,000.

M. CHISHOLM: Nous dépensons beaucoup d'argent pour ces établissements, pas trop je l'admets, et je voudrais demander au ministre si l'on porte bien toute l'attention voulue au choix des fonctionnaires de ces établissements. Il y a deux ans, le département nommait un surintendant dans l'un de ces établissements, dans la Nouvelle-Ecosse, et je ne puis pas me faire à l'idée que c'est une bonne nomination parce que cet homme est âgé de soixante-dix ans. Je croirais que pour remplir une charge de cette importance il vaudrait mieux avoir un homme un peu plus jeune.

M. HAZEN: Les fonctionnaires de mon département me disent qu'ils portent au choix de ces employés autant d'attention qu'il est possible, mais sans doute qu'il peut se glisser des erreurs quelquefois. La difficulté, c'est que nous n'avons pas au Canada des personnes expérimentées dans la pisciculture. Tout dernièrement les fonctionnaires du département ont préparé une échelle des salaires, que j'ai approuvée, pour les différents employés des établissements de pisciculture, quels salaires ils recevront, à leur entrée en service, quelles augmentations ils auront et quel sera le maximum de leur traitement. Nous cherchons les moyens d'avoir des fonctionnaires plus expérimentés que ceux que nous possédons présentement. La pisciculture a été poussée très rapidement depuis quelques années, même trop rapidement. Nous avons obtenu de magnifiques résultats dans la reproduction du saumon, mais je doute que les résultats concernant celle du homard soient aussi satisfaisants. Nous avons des établissements de pisciculture pour le poisson blanc, le doré et le saumon, où nous avons obtenu de bons résultats. On nous demande tous les jours de placer d'autres établissements auprès des cours d'eau et des lacs où le poisson diminue. Sur le lac Erié où il existe de ces établissements de pisciculture, il n'y a aucun doute que l'on a assez bien réussi à repeupler le lac de poisson blanc, tandis que le poisson diminuait considérablement dans quelques-uns des autres grands lacs, où il n'y a pas d'établissements de pisciculture.

M. LEMIEUX: L'établissement de reproduction du saumon a Gaspé donne de très bons résultats.

M. HAZEN: Les pêcheurs de saumon sur cette côte me disent que le saumon y est plus abondant aujourd'hui qu'il y a dix ou quinze ans. Ils attribuent cela à la culture qu'on en fait. Cela peut être dû aussi au fait que le saumon est mieux protégé aujourd'hui qu'il ne l'était il y a vingt ou vingt-cinq ans. Comme l'alose tendait à diminuer, nous avons établi, l'année dernière, des établissements de pisciculture d'alose. Cette pisciculture ne ressemble pas du tout à la culture des autres poissons. Il faut la déplacer d'un endroit à un autre, parce que l'alose est un poisson très délicat. On ne peut pas transporter les œufs de l'alose comme ceux du saumon; il faut transporter les aloses elles-mêmes sur les frayères où elles déposent leurs œufs. Si l'on ne fait pas cela on perd tout, et les aloses et le frai. On a déposé, l'année dernière, pour la première fois environ cinq millions d'œufs. On espère en déposer beaucoup plus cette année. Quel sera le résultat, c'est une chose que l'on ne saura pas avant trois ou quatre ans. J'ai beaucoup d'espoir que l'alose en sera plus abondante.

M. NESBITT: L'honorable ministre se propose-t-il de demander des soumissions pour un bateau qui fera le service sur le lac Winnipeg?

M. HAZEN: Nous avons demandé des soumissions. Ce bateau remplacera le "Lady of the Lake" du département de la Marine. Les constructeurs considérant que le lac Winnipeg était très éloigné n'ont pas fait de soumissions; ils seraient obligés de construire le bateau en sections ici et d'en rassembler les diverses parties sur le lac. Conséquemment, le Gouvernement a décidé de construire lui-même le bateau à ses chantiers de Sorel.

M. LEMIEUX: En lisant le "Star" ce soir, je suis tombé sur ce que je voulais citer à la Chambre cet après-midi au sujet de la construction de navires au Canada. Voici ce que la dépêche dit:

Collingwood, Ont., 23 mai—Le paquebot en acier "James-Carruthers", que l'on prétend être le plus grand navire de son genre construit dans l'empire anglais, a été lancé heureusement cet après-midi aux chantiers de la Collingwood Ship Building Company.

Le nouveau bateau a été baptisé par Mademoiselle Lillian A. Wright, fille de M. A. A. Wright, gérant de la compagnie de navigation du Saint-Laurent et de Chicago, sous le pavillon de laquelle le "James-Carruthers" voyagera sur les Grands lacs. Le vaisseau a 550 pieds de long, 38 pieds de large, et 30 pieds de profondeur. Il peut porter 375,000 boisseaux de blé, ou 600,000 boisseaux d'avoine et environ 11,000 tonnes de charbon.

Je soumets ces faits à mon honorable ami.

M. McLEAN (Halifax): Où en êtes-vous rendu avec la commission des pêcheries?

M. HAZEN: Nous l'avons organisée cette année. Il y a trois divisions, la division de l'Est, la division des Prairies, et la division du Pacifique; la division des Prairies comprend les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta, où les conditions sont différentes. La division de l'Atlantique a tenu deux réunions ici à Ottawa, et la division du Pacifique en a tenu une. Je crois que la division des Prairies se réunira en juin. Les fonctionnaires du département croient que cette commission sera d'un grand secours.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami a donné à entendre que la culture du homard ne donnait pas de bons résultats. Nous avons la preuve du contraire dans quelques endroits. L'établissement que nous avons à Pictou depuis quelques années a contribué à augmenter la pêche des homards dans les environs. On a vu la même chose à Canso, bien que cet établissement ne soit pas aussi ancien que celui de Pictou. Lorsque ses spécialistes ont fait des expériences depuis dix ou quinze ans, il est humiliant pour le ministre de venir dire au comité qu'il ne connaît rien. Si les spécialistes étaient expérimentés, ils suivraient le frai qu'ils mettent dans la mer et pourraient dire au ministre si l'expérience a bien réussi ou non.

M. LAW: Le ministre se propose-t-il d'acheter de nouveaux parcs de homards cette année?

M. HAZEN: Non.

M. LAW: Il y a un étang naturel à Pubnico-ouest, comté de Yarmouth. Un fonctionnaire du département l'a inspecté trois fois, et on me dit qu'il a fait un rapport favorable. Le Gouvernement pourrait acheter cet étang à un prix très raisonnable. Je constate une augmentation dans ce crédit de $70,000, et je suppose que l'on pourrait acheter cet étang pour la somme de $1,000. Je vois que l'année dernière le ministre a acheté à Digby un terrain qu'il a payé $10,000 et qui pendant les trois ou quatre dernières années, était évalué à $300 ou $350. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries demande autant d'argent que cela il n'est que juste qu'il en emploie une partie pour acheter l'étang de Publico-ouest qui serait d'un grand avantage aux pêcheurs de ce comté et à ceux de Shelburne. C'est un étang naturel dans lequel entre la marée; il n'y vient pas d'eau douce.

M. HAZEN: L'honorable député sait que l'on ne peut pas établir la valeur d'une propriété par les rôles de cotisation, et je suis en état de prouver que le prix payé pour cet étang était juste. J'ai agi sur un rapport des fonctionnaires du département et toutes les précautions nécessaires ont été prises. Les fonctionnaires du département sont d'avis que l'étang de Publico est situé dans un bon endroit, mais nous avons décidé de ne pas établir de nouveaux parcs de homards cette année.

M. SINCLAIR: Quelle est l'étendue du terrain qui a été acheté?

M. HAZEN: Il contient 19 acres. On a construit un barrage et fermé l'étang. Pour en revenir à l'autre question, je dirai que vue que je ne suis pas un spécialiste en la matière, il me faudrait obtenir d'autres renseignements pour répondre à l'honorable député de Guysboro. Nous ne savons pas si les petits saumons qui éclosent et que l'on met dans l'océan sont dévorés ou non par les autres poissons, ni ce qu'ils deviennent. Je ne crois pas que l'on ait eu jusqu'à présent la preuve que la culture du homard ait donné de bons résultats. Je suis heureux d'apprendre les bonnes nouvelles que nous donnent l'honorable député au sujet de Pictou et de Canso. Mais ne devrions-nous pas garder dans l'étang les petits homards après leur éclosion, en attendant de pouvoir les mettre dans des endroits favorables où ils ne puissent pas être dévorés, et nous assurer ainsi qu'ils atteignent leur grosseur. Je crois qu'il faudrait faire une enquête, et cette enquête ne pourrait être mieux faite que par la commission biologique, cela soit dit sans déprécier les fonctionnaires du département qui sont ds employés capables et zélés. Mais nous ne possédons pas dans le moment les renseignements particuliers dont parle l'honorable député.

M. McLEAN (Halifax): A-t-on placé des homards dans l'étang de Digby?

M. HAZEN: Oui, on en a placé.

M. McLEAN: J'ai entendu dire que l'eau douce s'introduisait dans cet étang.

M. HAZEN: Non, on en a détourné le cours.

M. McKENZIE: N'y a-t-il qu'une commission des pêcheries pour tout le Canada?

M. HAZEN: La commission est divisée en trois parties: la division de l'Atlantique, celle du Pacifique et celle des Prairies.

M. McKENZIE: Comment est composée la division de l'Atlantique?

M. HAZEN: Elle est composée de trois membres de la Nouvelle-Ecosse, trois du Nouveau-Brunswick et un de l'île du Prince-Edouard et aussi d'un représentant des îles de la Madeleine.

M. McLEAN: L'honorable député de Yarmouth a demandé un rapport. L'honorable ministre le fera-t-il préparer?

M. HAZEN: Oui.

M. SINCLAIR: Et fera-t-il faire aussi le rapport concernant les dépenses du commissaire Duchemin, que j'ai demandé il y a deux mois—les dépenses du commissaire relativement aux enquêtes dans le comté de Guysboro, avec les noms de ceux

qui ont été décapités. Un grand nombre d'employés ont été destitués dans ce comté.

M. HAZEN: L'honorable député veut-il parler seulement du département de la Marine?

M. SINCLAIR: De tous les départements.

M. HAZEN: Alors, il faudra demander ce rapport au secrétaire d'Etat.

M. LOGGIE : Je ferai remarquer au ministre que l'on prend beaucoup d'alose dans la région de Miramichi, et peut-être décidera-t-il d'ajouter à l'établissement de pisciculture sur la Miramichi nord-ouest, la culture de l'alose.

M. HAZEN : Je croyais que la pêche de l'alose dans la Miramichi était peu considerable.

M. LOGGIE : Non, elle est considérable.

M. HAZEN : Alors je me trompais.

M. CARVELL : Quelques instants avant que le comité levât sa séance cet après-midi, j'ai demandé des renseignements au sujet des permis de pêche dans la baie de Fundy. Je crois que l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a demandé que la correspondance fut déposé sur le bureau de la Chambre, et si le ministre voulait la faire déposé d'ici a la prochaine séance du comité j'en serais très heureux.

M. HAZEN : L'honorable député de Saint-Jean a appelé mon attention a ce sujet, mais j'ai découvert que ce rapport couvrirait plus de 1,000 pages. Il est presque prêt, et sera déposé probablement la semaine prochaine.

(Il est fait rapport des résolutions budgétaires.)

La séance est levée à une heure et cinq minutes, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Lundi, le 26 mai 1913.

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

1ère LECTURE

Du projet de loi (n° 233), présenté par M. Pardee, tendant à faire droit à Frank William Meek.

BREVET DE LA COMMERCIAL ACETYLENE COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 207), présenté par M. Maclean (York-sud), relatif à un brevet de la Commercial Acetylene Company of New Jersey. (Présidence de M. l'Orateur suppléant).

M. SINCLAIR.

M. NESBITT: Ce projet de loi a été mis à l'étude vendredi soir, mais le président du comité des bills d'intérêt privé n'était pas là, et personne n'a pu nous dire ce que voulait cette compagnie en demandant que son brevet fût prorogé. Le bill n'en dit absolument rien. Pour ma part, je suis opposé à toute continuation d'un brevet sans que l'on indique quelque motif raisonnable.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

BREVET DE MAURICE DELVIGNE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 208), présenté par M. Barker, relatif au brevet de Maurice Delvigne. (Présidence de M. l'Orateur suppléant).

M. NESBITT: Ce bill est dans la même situation que l'autre; personne n'a pu rien nous en dire vendredi soir.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

2e LECTURE

De quatre projets de loi:

Le 1er (bill n° 229), présenté par M. Sharpe (Ontario), tendant à faire droit à Albert Britnell.

Le 2e (bill n° 224), présenté par M. Turriff, relatif à la Western Trust Company.

Le 3e (bill n° 225), présenté par Meighen, relatif à la Great West Permanent Loan Company.

Sur motion de M. Meighen pour la 2e lecture du bill (n° 226), relatif à l'Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company.

M. CARROLL: Quand cette compagnie a-t-elle été législativement autorisée?

M. MEIGHEN: J'allais justement me plaindre de la présence de mon nom au dos de ce projet de loi. Je n'ai jamais autorisé la chose, et je ne me souviens de rien qui s'y rattache.

(La motion est adoptée et le bill subit sa 2e lecture.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque).

BUREAU DE POSTE DE RIGAUD.

A quelle date MM. Archer Macdonald et Elzéar Montpetit ont-ils chacun écrit au Gouvernement lui demandant l'ouverture du nouveau bureau de poste à Rigaud?

M. ROGERS: Nulles telles communications n'ont été reçues au ministère des Travaux publics.

REFORME DU SENAT.

M. SINCLAIR demande:

En rapport avec un certain manifeste adressé par le très honorable premier ministre au peuple canadien, et contenant, entre autres choses le paragraphe suivant:

"Nous nous déclarons en faveur de modifier le mode suivi pour le choix des membres à venir du Sénat afin de faire de cette Chambre un corps législatif plus utile et plus représentatif;" le Gouvernement a-t-il l'intention de présenter quelque projet de loi de nature à donner effet à cette promesse? S'il en est ainsi, quand cela se fera-t-il?

M. BORDEN: L'affaire à laquelle il est fait allusion dans cette question est à l'étude, et toute déclaration qui pourra être nécessaire sera faite à une date ultérieure.

BUREAU DES TERRES DE SWIFT-CURRENT.

M. KNOWLES demande:

Quels sont les noms, les dates de nomination et les salaires respectifs des employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et Maple-Creeek, y compris les inspecteurs de homesteads?

M. CROTHERS:

Employés au bureau de Swift-Current.

Nom et date de nomination.	Salaire.
C. H. E. Clarke, 22 mai 1912..	$1,200
A. J. Sharp, 14 juin 1912..	1,800
A. Powell, 1er octobre 1911..	1,000
J. G. Gorton, 5 septembre 1911..	960
Chas. White, 8 juillet 1912..	780
Jas. Mackay, 7 août 1911..	780
J. K. Smith, 26 septembre 1912..	780
W. H. Woodhall, 10 avril 1913..	780
A. H. Hall, 12 février 1912..	780
Jas. Graham, 19 décembre 1912..	780
Alex. Burnett, 27 janvier 1913..	780
Mlle K. Hart, 1er mai 1913..	780
Mlle May Malone, 6 octobre 1911..	660
Mlle Grace Henye, 7 décembre 1911.. ..	660

Inspecteurs de homesteads à Swift-Current.

W. C. Denison, 28 septembre 1912..	1,200
Wm. Shields, 1er décembre 1911..	1,200
Peter McLaren, 7 mai 1912..	1,200
John McDonald, 28 décembre 1912.. ..	1,200

Employés au bureau de Maple-Creek.

C .H. Stockdale, 16 mars 1912..	1,800
J. P. French, 23 décembre 1908..	1,400
Geo. Lister-Willey, 1er mars 1913.. ..	1,000
J. A. Currie, 15 mai 1907..	1,060
T. W. Clarke, 25 janvier 1912..	900
Wm. Goehring, 1er mars 1913..	780
L. G. Smith, 8 mars 1913..	780
Jos. Johnson, 1 mars 1913..	780
Wm. Leckie, 21 avril 1913..	780
Ulric Isabelle, 3 mars 1913..	780
Mlle M. J. Kern, 7 décembre 1908.. ..	780
Mlle P. Cheeseman, non rapporté.. ..	660

Inspecteurs de homesteds à Maple-Creek: aucun.

BUREAU DES TERRES DE MOOSEJAW.

M. KNOWLES demande:

Quels sont les noms, les dates de nomination et salaires respectfs des employés du bureau de poste de Moosejaw?

M. CROTHERS:

Employés au bureau.

Nom et date de nomination.	Salaire.
G. K. Smith, 11 novembre 1911..	$1,800
R. L. Kennedy, 1 février 1897..	1,200
S. H. Matcham, 12 octobre 1908..	1,200
C. Bishop, 14 octobre 1908..	1,100
J. A. Dickson, 18 décembre 1911..	1,000
Watson Helm, 9 avril 1912..	900
G. L. Marquis, 1 juillet 1912..	900
Norman Hanna, 7 mars 1912..	900
Peter Kay, 11 décembre 1912..	780
Mlle L. G. Tovel, 1 mai 1908..	720
Ernest Hinchey, 2 décembre 1912..	780
Geo. Sylvain, 23 décembre 1912..	780
R. W. Lee, 12 décembre 1912..	780
Mlle C. J. Goudie, 1 avril 1910.	720
Mlle Clarice Wilson, 15 novembre 1911..	660
Mlle W. H. Denison, 1 mai 1912..	600
Mlle Agnes Robbins, 7 mars 1913..	600
Mlle F. F. Fotheringham, 1 nov 1909..	700

Inspecteurs de homesteads.

P. .R Brandt, 15 décembre 1911..	1,200
W. H. Erratt, 30 novembre 1911..	1,200
J. G. Rathwell, non rapporté..	1,200
H. L. Bowyer, 30 novembre 1911..	1,200
J. Mines, 10 juin 1912..	1,200

SURINTENDANT DU CANAL DE CHAMBLY.

*M. KYTE demande:

1. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il autorisé le surintendant du canal de Chambly à se servir de la peinture du Gouvernement pour peinturer sa maison?
2. A-t-il aussi autorisé ledit surintendant à se servir des employés du canal pour des travaux à faire sur sa propriété?

M. COCHRANE:

1. Non.
2. Non.

RESIGNATION DU GENERAL McKENZIE.

*M. MACDONALD demande:

1. Quand le général McKenzie a-t-il été nommé à son emploi?
2. Le ministère de la guerre a-t-il été consulté au sujet de la nomination?
3. Les autorités impériales ont-elles recommandé la nomination du général McKenzie?
4. Quels sont son grade et son poste officiel de service dans l'armée impériale?
5. Quand le général a-t-il démissionné?
6. Quelle raison donne-t-il pour sa démission?
7. Quels étaient les termes de sa lettre de démission?
8. La démission a-t-elle été acceptée, et quand?
9. Le ministre a-t-il communiqué avec les autorités impériales avant d'accepter la démission? Dans l'arffimative, quelle était la nature de cette communication?
10. Quand la démission vient-elle à effet?
11. Quelqu'un a-t-il été nommé pour remplacer le général McKenzie? Dans l'affirmative, qui a été nommé?

M. BORDEN (pour le ministre de la Milice):

1. Le 1er novembre 1910.
2. Oui.

3. Oui.
4. Major-général, état-major général.
5. Le 7 avril 1913.
6. Aucune.
7. Simple résignation de sa charge, sans aucun motif exprimé.
8. Oui, le 21 avril 1913.
9. Aucune.
10. Le 31 octobre 1913.
11. Non.

COLLEGE MILITAIRE ROYAL—BRUIT DE LA RESIGNATION DU COLONEL CROWE.

*M. MACDONALD demande:

1. Le colonel Crowe, commandant du collège militaire royal a-t-il démissionné?
2. Dans la négative, quand expire son temps de service?
3. Une demande a-t-elle été faite ou conseillée pour le prolongement de son temps de service? Dans l'affirmative, par qui?
4. Le ministre a-t-il proposé cette prolongation?
5. Quand le colonel Crowe a-t-il été nommé, et pour quelle période de temps?

M. BORDEN (pour le ministre de la Milice):

1. Non.
2. Le 11 octobre 1913.
3. Oui. Par le ministre de la Milice et de la Défense, non officiellement.
4. La réponse au n° 3.
5. Le 12 octobre 1909; pour quatre ans.

ANTOINE GOBEIL.

*M. CARVELL demande:

1. M. Antoine Gobeil, ancien sous-ministre des Travaux publics, est-il actuellement employé par le Gouvernement?
2. S'il en est ainsi, en quelle capacité et quel est son traitement?
3. Quel est le chiffre de son traitement?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. (a) Il est chargé d'obtenir des renseignements d'ordre spécial et technique, utilisés au département des Travaux publics; (b) à $5,000, traitement de la charge de sous-ministre, qu'il exerçait avant sa retraite; de ce montant est défalquée sa pension de retraite.
3. $2,160 par année.

JOSEPH GOBEIL.

*M. CARVELL demande.

1. M. Joseph Gobeil est-il employé par le département des Travaux publics?
2. Quel est son traitement?
3. Quelles sont ses fonctions?
4. Est-il le frère de M. Antoine Gobeil, ancien sous-ministre des Travaux publics?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. $2,100 par année.
3. Aide technique du surintendant général des lignes télégraphiques de l'Etat.
4. Oui.

M. BORDEN.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT—RECLAMATIONS DE CORRY ET DE LAVERDURE.

*M. KYTE demande:

1. Le ministre des Chemins de fer et Canaux en est-il arrivé à quelque décision au sujet de la réclamation de Corry et Laverdure, qui est en litige depuis plusieurs années?
2. Cette réclamation doit-elle être soldée sur la somme de $250,000 mentionnée dans les prévisions budgétaires supplémentaires de la présente session, comme somme additionnelle requise pour la construction du canal de la vallée de la Trent?

M. COCHRANE:

1. Non.
2. Réponse au n° 1.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Copie de toute correspondance et de documents de toute espèce concernant la destitution de maîtres de poste dans le comté de Bonaventure par l'administration actuelle, qui n'ont pas encore été ordonnés et soumis à la Chambre.—M. Marcil (Bonaventure).

Copie de toute correspondance et de documents de toute espèce concernant la destitution d'employés du département de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Bonaventure par l'administration actuelle, qui n'ont pas encore été ordonnés et soumis à la Chambre.—M. Marcil (Bonaventure).

Copie de toute correspondance, télégrammes, pétitions, etc., concernant la construction d'un bureau de poste à D'Israéli (P.Q.).—M. Tobin.

Copie de tous les documents, lettres, plaintes et autres communications échangées entre le général McKenzie et le ministre de la Milice antérieurement à la démission du général McKenzie, ou qui ont pu amener cette démission,—aussi, copie de la lettre de démission et de la réponse du ministre à cette lettre, ainsi que de toutes communications échangées avec le ministère de la guerre en Angleterre, et, en général, de tous les documents se rapportant à cette affaire.—M. Macdonald.

Copie de toutes lettres, rapports, documents et autres pièces concernant la nomination du colonel Crowe comme commandant du collège militaire royal, ou de sa démission, ou la prolongation de son temps de service ou sa cessation, ainsi que copie de tous papiers ou lettres échangés entre le ministre et le colonel Crowe concernant sa démission ou son refus de prolonger son temps de service.—M. Macdonald.

Copie de tous papiers, lettres, documents, relativement à la construction d'un édifice public dans la ville des Laurentides, comté de L'Assomption.—M. Séguin.

Copie de tous papiers, lettres, documents, relativement à la construction d'un quai en la ville de L'Assomption.—M. Séguin.

Copie de tous papiers, lettres, documents, rapport et enquête relativement aux gardiens de phares de la paroisse de Repentigny, dans le comté de L'Assomption.—M. Séguin.

Etat donnant la liste complète des saisies opérées par John C. Bourinot durant la période de son service comme officier douanier intérimaire de 1884 à 1886;—aussi, durant la période de son service comme percepteur de

douane au port de Hawkesbury, de 1886 à 1898;—aussi, durant la période de son service comme officier spécial de douane de 1898 à 1912,—avec la date de chaque saisie, le numéro de chaque saisie, le nom de la personne impliquée dans la saisie; dans le cas de navires, les noms des navires, les noms du propriétaire ou des propriétaires de ces navires, le montant de chaque saisie, le nom du port où la saisie a été opérée, et le montant des saisies opérées par M. John C. Bourinot de 1884 au 1er mai 1912 dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous télégrammes, lettres, etc., échangées entre le département des Douanes et John C. Bourinot, Port-Hawkesbury, officier de douane, pendant les années 1895-6-7.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes correspondance, télégrammes, enquêtes et rapports touchant la destitution de Philéas Habel, gardien de phare à Saint-Louis de Lotbinière, comté de Lotbinière (P.Q.).—M. Fortier.

Copie de toutes correspondance, télégrammes, enquêtes et rapports touchant la destitution de Napoléon Daigle, gardien de phare à la Barre-à-Boulard, dans la paroisse de Saint-Louis de Lotbinière, province de Québec.—M. Fortier.

RESERVE INDIENNE DE KITSILANO.

Le très honorable R. L. Borden propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Je désire faire une observation au sujet de la question de la réserve indienne de Kitsilano, qui est venue en discussion le 24 avril et sur laquelle a jeté une nouvelle lumière le dossier déposé le 23 mai. J'emprunte de ce dossier le rapport de l'inspecteur des agences indiennes qui donnera à cette Chambre un aperçu clair et concis de la question et cela bien mieux que je ne le saurais faire. Le rapport, daté du 26 avril 1913, est adressé au secrétaire du département des Affaires indiennes, et est ainsi conçu:

Relativement à ma lettre du 11 courant, touchant la rumeur de rétrocession de la réserve de False-Creek à Vancouver par certains Indiens de la tribu Squamish au gouvernement provincial, j'ai l'honneur de vous informer que je suis précisément de retour de Vancouver et je désire confirmer la dépêche de presse figurant dans ma lettre du 11 courant, relativement à la nouvelle que les Indiens auraient donné leur consentement à la vente et reçu l'argent. Les négociations avec les Indiens ont été conduites par M. H. V. Alexander, magistrat stipendiaire de Vancouver, de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique.

Il a été payé aux Indiens $219,750. Dix-neuf chefs de famille ont reçu $11,250 respectivement et un autre a reçu $3,000, soit une totalité de vingt familles. On a en outre payé aux Indiens $1,000 pour l'exhumation des morts du cimetière. Quand les Indiens eurent signé la convention et reçu leur argent, leurs effets furent placés sur un chaland et remorqués en amont de la rivière Squamish jusqu'à l'une de leurs réserves, où se rendirent la plupart des Indiens. Les dépenses afférentes à ce déplacement ont été soldées par le gouvernement britannique.

M. Alexander m'a informé qu'il s'est dirigé dans son travail d'après une liste confectionnée par lui-même; seulement, cette liste ne correspond pas au recensement de l'agent indien de cette bande; car, il paraît qu'on a fait des paiements à des Indiens qui n'étaient pas membres de cette bande, tandis que nombre d'autres ne reçurent aucune indemnité. Je visitai la réserve et constatai que tous les Indens l'avaient quittée. On avait démoli et brûlé leurs maisons d'habitation. Pendant que j'étais là, le mardi, 22 courant, on était à démolir la dernière maison d'habitation sur la partie de la réserve faisant front à la rivière. Et les ouvriers m'informèrent qu'ils travaillaient d'après les instructions du gouvernement provincial, qui avait aussi un agent de police sur la réserve.

Cette réserve est une de celles qui furent mises à part, avant la Confédération, et à cette époque elle comprenait 37.45 acres. En 1876, d'après le journal de la commission de la réserve indienne, la commission mixte de la réserve a porté à 80 acres l'étendue de la réserve. Depuis cette époque, on a vendu 10.52 acres à la compagnie du Pacifique-Canadien et à celle du chemin de fer de Vancouver et de l'île Luou pour les usages du chemin de fer. La compagnie de commerce et de scieries Harrison eut aussi un bail de 11.16 acres de la réserve.

La somme payée aux Indiens pour l'abandon de leur réserve, $219,750, semble fort minime en ce qui concerne la valeur des terres dans cette partie de la ville de Vancouver; mais aujourd'hui, sans entrer dans tous les détails, il est impossible de se prononcer définitivement sur la valeur de la réserve. Toutefois, ce ne serait nullement exagérer que d'affirmer qu'elle vaut dix fois la somme payée aux Indiens.

Il ressort du dossier que non seulement le gouvernement de la Colombie-Britannique a fait partir les Indiens de leur réserve, qu'il a fait démolir et brûler leurs bâtiments et installé un agent de police sur les lieux, mais qu'il a donné publicité à la juridiction du gouvernement provincial sur la réserve par l'avis suivant inséré à l'officiel de la Colombie-Britannique:

Département des Terres,
Avis de réserves.

Avis est par le présent donné qu'une certaine partie du terrain officiellement désigné comme "Burrard Inlet", réserve n° 6 "et communément appelé" "Réserve Kitsilano" ou "False Creek", située du côté sud de l'entrée de "False Creek", et contenant 80 acres, plus ou moins, ne pourra pas être concédée ni aliénée, sous l'empire de la loi des mines, de la loi des placers, de la loi concernant la houille et le pétrole, ni de la loi des terres.

Robert A. Henwick,
Sous-commissaire des terres.

Département des Terres,
Victoria (C.-A.), 11 avril 1913.

Les Indiens ont quitté la réserve le 9 avril et le 11 du même mois, le gouvernement de la Colombie-Anglaise affirmait son autorité sur les terrains de cette réserve. J'ai déjà appelé l'attention de la Chambre

sur cette opération et le lundi, 21 avril, 1913, je posais la question suivante:

Le gouvernement sait-il que l'on dit que des démarches sont faites pour acquérir des Indiens de la réserve Kitsilano, Vancouver (C.-A.), leurs droits sur les terres de la réserve, de la part du gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise ou de la part d'autres personnes intéressées?

A cette question il a été répondu: Non.

M. CROTHERS: Je crois que mon honorable ami se trompe de date. Si je me rappelle bien, cette question a été posée le 16 avril.

M. OLIVER: Elle est publiée dans les "Débats" du 21 avril. Je vois ici un rapport de l'agent des Indiens, daté du 16 avril 1913, à New-Westminster, C.-A. Ce rapport ne donne pas le nom de l'agent ou de l'inspecteur des agences, mais nous le trouvons dans un autre document officiel. Le rapport est ainsi conçu:

18 mars 1913.

L'honorable Robert Rogers,
Ottawa.

Monsieur,—A la demande du gouvernement provincial, j'ai étudié l'affaire concernant la réserve indienne de Kitsilano (False Creek), et après m'être fait expliquer les conditions de l'arrangement et le chiffre de la somme offerte à la bande des Indiens de Kitsilano, pour la cession de leurs droits, je considère que le tout est satisfaisant.

Si ce document a été fidèlement transcrit, le ministre des Travaux publics a été averti, vers le 18 mars, que le gouvernement de la Colombie-Anglaise était en pourparler avec les Indiens, en vue de prendre possession de cette réserve. Le 21 avril, le surintendant intérimaire des Affaires indiennes fit savoir officiellement à la Chambre que le gouvernement ne connaissait rien des démarches faites par la Colombie-Anglaise, pour l'achat de ces terrains. Le rapport continue ainsi:

Concernant les télégrammes ci-dessus...

Je ferai observer qu'il n'y a qu'un seul télégramme dans le rapport.

... et les événements subséquents au sujet des Indiens de Kitslano (False-Creek), j'ai l'honneur de faire rapport comme suit:

En me fournissant ses explications, le gouvernement provincial m'a laissé entendre que la somme convenue avec les Indiens leur a été payée pour qu'ils quittent la réserve de Kitsilano (False-Creek) et que le transfert de la propriété et la question du prix du terrain seraient réglés entre le gouvernement provincial et le département des Affaires indiennes.

Depuis, j'ai été informé par les Indiens que les membres de la bande Kitsilano (False-Creek) ont reçu du gouvernement provincial la somme de $219,750 qui a été distribuée entre-eux, comme suit: Dix-neuf membres ont reçu $11,250 et un reçu $5,000. Ils ont tous quitté la réserve de Kitsilano (False-Crek) et la plupart sont allés s'établir sur une réserve à la rivière Squamish, où ils allaient passer l'été depuis plusieurs années; quelques vieillards sont allés vivre avec leurs enfants à Musquaam, Coquitlam et Capilano.

A plusieurs reprises, j'ai conseillé à ces Indiens ainsi qu'à ceux de la réserve Squamish de ne pas discuter la vente de la réserve avec qui que ce soit et de ne pas faire de marché à ce sujet, et j'ai été fort surpris d'apprendre par le gouvernement provincial, que les Indiens avaient fixé un prix et signé un marché.

En terminant, je dois dire que j'ai convoqué une réunion des Indiens de la rivière Squamish dernièrement; les représentants des différentes tribus assistaient à la réunion et les Indiens se sont déclarés très satisfaits du marché conclu entre les Indiens de Kitsilano (False-Creek) et le gouvernement provincial.

Je désire appeler spécialement l'attention sur la phrase suivante:

Etant sous l'impression que les négociations concernant cette affaire se poursuivaient directement avec le département, j'ai retardé mon rapport jusqu'à cette date.

Votre obéissant serviteur,
Agent des Indiens.

Le secrétaire du département des Affaires indiennes, Ottawa.

Ce rapport démontre que des communications avaient été échangées et que le Gouvernement était averti que des négociations se poursuivaient entre le gouvernement provincial et les Indiens et que cet agent des Indiens était sous l'impression que ces négociations se poursuivaient à la connaissance et avec le consentement du gouvernement fédéral, je dirai même, avec son approbation.

Quant à la valeur des terres, je vois ici une lettre dans laquelle il est question d'un télégramme. La lettre est ainsi conçue:

Vancouver, C.-A.,
20 mars 1913.

Le surintendant général des affaires indiennes.
Département des affaires indiennes,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'écris pour confirmer mon télégramme de ce jour. Je désire acheter la réserve indienne de Vancouver, sur le côté sud de la baie English, connue sous le nom de réserve de Kitsilano, occupée par les Indiens Squamish, d'une superficie d'environ 77 acres.

J'ai causé de l'affaire avec ces Indiens et ils sont disposés à vendre; je leur ai fait savoir que je suis prêt à payer le prix qu'ils demandent. Je m'attends à payer la pleine valeur de ces terrains et je suis financièrement en état de payer le prix d'achat au comptant, dès que les formalités nécessaires seront remplies. Je fais ma demande à votre département pour l'achat de cette réserve et vous prie de me communiquer, en détail, tout ce qu'il y a à faire à cette fin.

En attendant, ayez l'obligeance de conserver cette lettre dans les archives du département et de la considérer commee une demande d'achat.

Bien à vous,
C. A. Calkins.

Le prix n'est pas mentionné dans la lettre, mais, voici un télégramme daté un peu plus tard:

Vancouver (C.-A.), 30 avril.
Au surintendant général des affaires indiennes,

Concernant le télégramme du 20 mars de C. A. Calkins au sujet de la réserve indienne de Kitsilano, dans lequel il demandait à acheter cette réserve, et concernant votre réponse du 22 mars, nous avons l'honneur de vous dire que M. Calkins représentait une compagnie de chemin de fer américaine, et il nous a donné instruction de faire une offre régulière, au nom de la compagnie, pour l'achat de la réserve indienne de Kitsilano, Vancouver, au prix de $2,000,000, ainsi qu'il appert par le télégramme à M. Stevens, ci-dessous. Ayez l'obligeance d'enregistrer cette demande, d'en accuser la réception et de nous faire savoir quelles sont les autres démarches à faire. Le télégramme de M. H. H. Stevens, député de Vancouver, daté du 9 avril, est ainsi conçu: "Je suis prêt à payer et j'ai offert de payer $2,000,000 pour la réserve indienne de Kitsilano, à Vancouver. L'argent sera versé contre la remise des titres. Ce terrain sera employé pour des facilités terminales et pour des quais, subordonnément aux restrictions, réserves et exigences légitimes que le gouvernement fédéral pourra exiger, concernant les améliorations projetées dans le port.

Deacon, Deacon et Wilson.

Il appert de plus par ce rapport que le ministre des Travaux publics avait l'intention de se réserver une partie de cette propriété.

Ledit emplacement devant servir à l'installation de nouveaux quais, dans le port de Vancouver.

Les lettres échangées entre les départements portent la date du 12 mars et on y trouve une description du terrain que le département des Travaux publics désirait obtenir. Il y aussi une lettre de Simon G. Pierre, secrétaire et interprète des Indiens de la réserve voisine. Elle est adressée au sous-surintendant général des Affaires indiennes et est ainsi conçue:

Quelques blancs causent de l'agitation parmi les Indiens de la réserve Kitsilano. Ces blancs veulent acheter la réserve et offrent $10,000 à chaque famille vivant sur la réserve. Les Indiens désirent savoir s'ils ont droit de vendre cette portion de la réserve pendant que la question du terrain n'est pas encore réglée. D'autres blancs offrent un prix de beaucoup supérieur à celui offert par les premiers. Les Indiens doivent-ils accepter l'offre la plus élevée ou ne doivent-ils vendre qu'à certains acheteurs particuliers? Ou bien doivent-ils attendre que la question du terrain soit réglée? Ayez l'obligeance de me conseiller.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
Simon C. Pierre,
Secrétaire et interprète,
Sur la réserve indienne de Keatzie,
Port-Hammond (C.-A.)

Il est donc évident que le Gouvernement était informé que cette opération était en marche et qu'il n'a rien fait pour l'empêcher. Autant que nous sachions, il n'a fait aucune démarche pour arriver à un règlement depuis qu'un marché a été conclu entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et les Indiens. La situation est devenue telle qu'elle exige des explications de la part du Gouvernement concernant son attitude et ses intentions au sujet de cette affaire.

Il ressort aussi du document déposé qu'une partie de cette réserve, environ 37 acres, a été donnée aux Indiens par le Gouverneur, sir James Douglas, agissant comme le représentant direct de la couronne anglaise, pendant qu'il administrait les affaires de la Colombie-Anglaise, alors colonie de la couronne. Il ne peut donc pas y avoir de doute sur les titres de ces Indiens, concernant au moins cette partie de la réserve. Dans les remarques que j'ai faites il y a quelque temps, j'ai expliqué que l'administration des affaires indiennes était un mandat confié par les autorités impériales au Gouvernement fédéral et que ce dernier ne peut ni aliéner ces biens ni dégager sa responsabilité.

Le gouvernement de la Colombie-Anglaise émet des prétentions au sujet de certaines réserves indiennes plus récemment établies, mais on ne peut rien invoquer contre le droit de propriété absolu des Indiens au sujet des 37 acres de cette réserve qui leur ont été cédés directement par le gouvernement impérial. Il n'y a pas non plus le moindre doute que le gouvernement fédéral a le devoir absolu de protéger les Indiens et de leur assurer la plénitude de leurs droits sur cette partie de la réserve. Le Gouvernement est aussi tenu de voir à ce que les Indiens reçoivent la pleine valeur de leurs terres, si le transport de la propriété a lieu. Le cas est d'autant plus remarquable qu'il existe un arrangement entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et celui d'Ottawa pour le règlement de la question des réserves indiennes. Les bases d'une entente ont été posées et une commission a été nommée. Grâce à cet arrangement et au travail de la commission, le cas de cette réserve aurait certainement été réglé et les droits de la Colombie-Anglaise auraient été respectés.

Il paraîtrait que le gouvernement de la Colombie-Anglaise, avec ou sans le consentement du gouvernement fédéral, a jugé à propos de s'emparer de cette propriété et d'affirmer ses droits, sans tenir compte de l'arrangement. Cela revient à dire qu'il a conclu un arrangement avec le gouvernement fédéral et qu'avant de le mettre à exécution, il s'empare d'une propriété sur laquelle, à mon avis, il n'a aucun droit. Le gouvernement fédéral qui est chargé de faire respecter les droits des Indiens, de défendre leurs personnes et leurs biens, a conclu un arrangement avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise pour le règlement de toutes ces questions et cependant, il permet au gouvernement de la Colombie-Anglaise de méconnaître cet arrangement

et de traiter les Indiens d'une manière illégale, de s'emparer de leurs réserves, de les déporter, de confisquer leurs biens en payant une somme qui, de l'aveu même du gouvernement fédéral, ne représente pas un dixième de la valeur des terrains. Je maintiens que le Gouvernement mérite d'être sévèrement blâmé s'il n'a pas de meilleures explications à donner que celles qu'il a offertes jusqu'à présent.

Le gouvernement provincial prétend que ces terrains n'appartiennent pas aux Indiens, qu'ils sont la propriété de la province, que les Indiens n'ont qu'un droit d'occupation et que lorsque les Indiens vont résider ailleurs, les terrains font retour à la province.

Comme je l'ai déjà expliqué, le gouvernement fédéral n'avait pas pu accepter cette manière de voir et s'était entendu avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise pour soumettre la question au Conseil privé. Plus tard, le gouvernement provincial répudia cet arrangement et plus tard encore en conclut un autre avec le gouvernement fédéral actuel. Mais ce dernier arrangement était à peine fait que le gouvernement de la Colombie-Anglaise s'empressa de le violer, sans que le gouvernement fédéral ait fait quoi que ce soit pour protéger les Indiens.

Quant au mérite de l'arrangement lui-même, je considère que c'est un moyen de rétablir la paix entre les deux gouvernements, aux dépens des Indiens. D'après cet arrangement, les terrains appartiennent à la province, du moment que les Indiens quittent une réserve ou une partie d'une réserve. La province prétend que lorsque les Indiens quittent leurs réserves, le terrain appartient à la province et non aux Indiens, et le gouvernement fédéral admet cette prétention à condition que la province et le Dominion aient parts égales. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise, profitant de cette concession, fait déguerpir les Indiens de la réserve, en leur payant un quart de million de dollars et prétend devenir le propriétaire absolu des terrains. Le gouvernement s'est départi de toutes les règles établies, en disposant ainsi des droits des Indiens, sans faire décider la question par le tribunal de dernière instance. Il a failli au mandat qui lui a été confié par les autorités impériales et l'arrangement qu'il a conclu avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise est injuste pour les Indiens et incompatible avec la dignité du Gouvernement qui a été constitué le gardien et le tuteur de ces Indiens.

Le prix payé pour les terrains n'est pas le point important de la question. Ce qui importe, c'est que le Gouvernement a jugé à propos—de propos délibéré, si j'en crois le rapport qui a été déposé—de se dérober à ses responsabilités en laissant dépouiller les Indiens de leurs droits sur ces terrains. Il a agi ainsi sans raison, car il existe une loi qu'il aurait pu invoquer pour protéger effectivement les droits des Indiens et ceux des citoyens de Vancouver. Il n'a pas jugé à propos de se prévaloir de cette loi. Il a laissé le gouvernement de la Colombie-Anglaise commettre un abus d'autorité, je dirai même un acte de piraterie, en s'emparant des terrains de ces Indiens, en brûlant leurs demeures, en installant sa juridiction, sans même en donner avis au gouvernement fédéral, à en juger par le rapport qui a été déposé.

Il est maintenant établi que ces Indiens ont reçu un quart de million de dollars pour des terrains valant dix fois cette somme, et quand ces faits seront connus des électeurs de ce pays, ils ne manqueront pas de demander un compte sévère au Gouvernement qui a manqué à son devoir en laissant dépouiller ceux qui avaient été confiés à sa garde et à sa protection. Je considère que l'arrangement conclu entre les deux gouvernements est injuste; cependant, s'il avait été respecté, le gouvernement fédéral pourrait avoir quelque excuse, mais tout ce qui a été fait a été fait contrairement à cet arrangement et, autant que nous sachions, le Gouvernement fédéral n'a pris aucun moyen, direct ou indirect, pour protéger les droits des Indiens ou pour leur faire remettre les biens dont ils ont été dépouillés. Il n'a rien fait pour faire respecter la loi qui a été votée expressément pour le règlement équitable des questions de cette nature.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): L'honorable député d'Edmonton vient de répéter une bonne partie de ce qu'il nous avait dit il y a environ un mois, mais je ne crois pas qu'il n'ait rien apporté de nouveau à la connaissance de la Chambre. Ainsi qu'il le reconnaît lui-même, une commission a été nommée pour étudier et régler toutes les questions concernant les Indiens de la Colombie-Anglaise et puisqu'il a été ministre de l'Intérieur pendant plusieurs années, il sait ou devrait savoir, qu'il n'est pas possible de disposer des droits des Indiens de la Colombie-Anglaise ou de toute autre province, contrairement aux dispositions des lois de ce pays. Mon honorable ami prétend qu'un arrangement a été conclu entre les deux gouvernements par lequel le gouvernement fédéral s'est engagé à faire tout ce que le gouvernement de la Colombie-Anglaise trouvera satisfaisant pour les Indiens.

M. OLIVER: Je me suis mal exprimé si c'est ce que l'honorable premier ministre a compris.

M. BORDEN: Quelle est votre prétention?

M. OLIVER: Le Gouvernement fédéral a conclu avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise un arrangement par lequel les prétentions de la Colombie-Anglaise sont admises chaque fois que les Indiens

abandonnent une réserve, en tout ou en partie.

M. BORDEN: Où se trouve cet arrangement?

M. OLIVER: Dans le document que j'ai ici.

M. BORDEN: Vous voulez parler du document instituant la commission?

M. OLIVER: Oui.

M. BORDEN: Les termes en sont bien connus. En réalité, il ne s'agit pas d'une commission d'arbitrage. Elle a été nommée sous l'empire de la loi concernant les enquêtes et le rapport qu'elle fera sera soumis au Gouverneur en conseil. Mon honorable ami semble croire qu'il s'agit d'un arbitrage. Il est complètement dans l'erreur. C'est simplement une enquête instituée sous l'empire de la loi concernant les enquêtes.

M. OLIVER: L'honorable premier ministre se rappelle qu'il y a dans le rapport qui a été déposé un mémoire concernant un arrangement formel.

M. BORDEN: Voici le document dont je parle et que mon honorable ami paraît avoir complètement oublié. La question a été soumise au ministre de la Justice qui a fait le rapport suivant:

Le ministre de la Justice, par conséquent, conseille que l'approbation de l'arrangement soit soumise à une condition additionnelle qui devra être acceptée par le gouvernement de la Colombie-Anglaise, avant que l'arrangement devienne effectif; cette condition additionnelle est que, nonobstant les dispositions de l'arrangement, les actes et les délibérations de la commission devront être soumis à l'approbation des deux gouvernements et que ceux-ci s'engageront à recevoir favorablement les rapports, définitifs ou intérimaires, de la commission, en vue de donner effet, autant que possible, aux actes, délibérations et conclusions de la commission et de prendre tous les moyens raisonnables de mettre à exécution le règlement conclu en vertu de l'arrangement.

L'arrangement avait été rédigé par M. McKenna mais après qu'il fut décidé de nommer la commission sous l'empire de la loi concernant les enquêtes, le ministre de la Justice fut consulté et son rapport a été inclu dans l'arrêté ministériel; il y est dit que, nonobstant les dispositions de l'arrangement, les actes et les délibérations de la commission seront sujets à l'approbation des deux gouvernements. S'il en est ainsi ils devront nécessairement être soumis à l'approbation du gouvernement fédéral.

En tant qu'il s'agit de la question elle-même, j'ai déjà fait observer à l'honorable député qu'elle embrasse des détails que le statut règlemente. Il n'y a pas de doute —et je crois que les renseignements qu'il avait obtenus étaient de nature à convaincre l'honorable député—que l'intérêt même de ces Indiens exigeait, dans une large mesure, leur départ de la partie de la cité de Vancouver qu'ils occupaient, et que, pour atteindre cette fin, il fallait leur offrir et leur accorder des conditions justes et raisonnables, tout cela, dans le but unique de disposer des terres de cette réserve, autant que faire se pouvait, dans l'intérêt public. La convention supposée eût-elle été exécutée,—ainsi que mon honorable ami a laissé entendre qu'elle le fut—le résultat réel serait que la possession de ces terres, ayant été cédée à la couronne pour l'avantage des Indiens qui habitent cette réserve, reviendrait, à l'avenir, à la Colombie-Anglaise, pour l'avantage de la population de cette province. Les terres de cette réserve ne devraient pas faire l'objet des spéculations de ceux qui font métier du commerce des immeubles; la couronne restait propriétaire de ces terrains dans l'intérêt de toute la population de la Colombie-Anglaise, disposition juste ayant été arrêtée en vue de protéger, d'une autre façon, les Indiens intéressés. C'est en cela que consisterait toute cette transaction, si cette dernière revêtait le caractère que mon honorable ami lui prête. J'ai déjà fait observer, en premier lieu, que le statut règlemente ces questions et, en second lieu, que ces détails peuvent faire—et à bon droit—l'objet de l'étude de la commission qui est déjà à l'œuvre dans la province de la Colombie-Anglaise. Si je tiens compte du langage quelque peu énergique dont l'honorable député s'est servi, en traitant cette question, je puis faire observer qu'il a pris pour politique, en 1910, il y a un peu plus d'un an, d'accepter toute convention conclue avec la Colombie-Anglaise, du moment que les Indiens acceptaient les conditions de tel traité. Il abandonnait entièrement au gouvernement de cette province le règlement de cette question. Voici un télégramme du premier ministre de la Colombie-Anglaise, en ce temps-là:

J'ai pris l'avis du ministre de l'Intérieur et nous accepterons volontiers toute convention que les Indiens tiendront pour satisfaisante.

Aujourd'hui, l'honorable député s'arrache les cheveux de désespoir, à la simple idée qu'un fait semblable peut se produire. Cela est loin de concorder, semble-t-il avec l'attitude qu'il prenait alors. Ce télégramme se continue ainsi:

Je ferais simplement observer qu'étant donné que nous sommes les gardiens des Indiens, il conviendrait que le ministère fût partie à une entente conclue conformément aux dispositions du statut relatif aux Indiens. Nous nous proposons de soumettre au cours de cette session un projet de loi se rapportant à des questions de cette nature.

Donc, en ce qui concernerait cette question dans ses rapports avec le satut relatif aux Indiens ainsi que le ministère de

l'Intérieur, l'honorable député pourrait accepter jusqu'à la moindre convention intervenue entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et les Indiens intéressés. J'aimerais savoir s'il entretient le même sentiment, aujourd'hui, ou s'il n'estime pas plutôt qu'il est nécessaire de promouvoir une autre politique plus avantageuse et aux Indiens et au pays tout entier. Si la politique qu'il énonçait, en 1910, était celle qu'il convenait de suivre, elle fournirait une solution opportune et très facile de la question et elle serait de nature à faire disparaître une grande partie de la responsabilité qui incomberait au Gouvernement, si l'état de choses n'était pas modifié. Nous avons cru que cette question pourrait peut-être faire l'objet d'une étude plus approfondie, étant donnée son importance. Enfin et tel que je l'ai déjà dit, cette matière est réglementée par un statut et la commission qui vient d'être nommée à cette fin étudie tous les détails de cette question ainsi que ceux d'autres difficultés d'une nature semblable.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami n'a aucunement débattu le fait même soumis à l'étude de la Chambre. Il est parfaitement vrai que ces statuts dont il a parlé réglementent les rapports des Indiens avec les blancs; cependant, dans la présente circonstance, la question est que l'on a complètement ignoré les deux statuts qu'il a invoqués et celui—général celui-là—qui se rapporte à la reddition des réserves et celui qui se rapporte aux Indiens. Deux ou trois ans, à peine, se sont écoulés, depuis que la Chambre a été saisie d'un projet de loi ayant pour fin de régler des cas de la nature de celui qui nous occupe maintenant, je veux parler du cas des Indiens Songhees, de Victoria. L'expérience nous a appris que les réserves de Indiens établies dans le voisinage des villes qui prospèrent nuisent, non seulement au développement de ces dernières, mais encore aux Indiens eux-mêmes et qu'il est de l'intérêt de ceux-ci de les éloigner de ces villes ou de leur voisinage immédiat. A l'heure qu'il est, le statut relatif aux Indiens leur permet d'abandonner leurs droits, mais encore faut-il qu'ils consentent à cette cession, et il s'est présenté des cas où les Indiens ont refusé de consentir à cet abandon. Ce fut, entre autres, celui des Indiens Songhees, de Victoria. La question a été débattue entre les autorités de Victoria et les Indiens et toujours ceux-ci refusèrent de consentir à cette reddition. Enfin, le gouvernement de la Colombie-Anglaise dut s'occuper de cette question; il obtint le consentement de ses Indiens. Ce fut en cette circonstance que j'adressai à sir Richer McBride le télégramme que mon honorable ami a cité, il y a quelque temps déjà—qu'on a invoqué, à nouveau, aujourd'hui. J'y déclarais que nous accepterions le prix et les conditions que les Indiens trouveraient raisonnables. Depuis quelques années, cette question était à l'étude et la seule difficulté, c'était d'obtenir le consentement des Indiens. Les conditions offertes par le gouvernement de la Colombie-Anglaise, au nom de la cité de Victoria, étaient acceptables et raisonnablement justes. Nous savions que le gouvernement de la Colombie-Anglaise désirait obtenir le consentement des Indiens; c'était aussi notre cas. Nous avons donné avis au gouvernement de la Colombie-Anglaise que nous serions prêts à souscrire à ces conditions. Mais le cas des Songhees diffère de celui-là.

Dans le but de faire mieux comprendre cette question à la Chambre, je me permettrai de lui rappeler que les Indiens peuvent abandonner leurs droits, mais que, pour ce faire, ils doivent obtenir le consentement et l'approbation du surintendant général des Affaires indiennes.

Si ces derniers, bien que prévenus par ce fonctionnaire supérieur, refusent d'abandonner leurs droits, les autorités qui veulent cette cession peuvent s'adresser à la cour de l'Echiquier qui, elle, décidera si ces Indiens seront transportés ailleurs ou dépossédés de leur réserve. Nous estimons qu'il ne serait pas juste de déposséder les Indiens, alors même que nous croyions qu'il était dans leur propre intérêt d'en agir ainsi, à moins que nous n'eussions l'autorité judiciaire d'agir de cette façon. Nous tenions à sauvegarder intacte la confiance qu'on avait mise en nous—confiance dont on avait fait preuve à l'endroit de toutes les administrations anglaises, lorsqu'il s'était agi, pour elles, de priver ces Indiens de la possession de leurs terres. Mais, s'il arrive que les Indiens consentent à céder leur réserve, comme il s'est agi pour les Indiens de la réserve de False-Creek—il faut obtenir le consentement de trois intéressés qui sont, d'abord, l'acquéreur—dans ce cas, le gouvernement de la Colombie-Anglaise; en deuxième lieu, les Indiens et, enfin, le surintendant général des Affaires indiennes. Dans le cas qui nous occupe, le surintendant général n'a pas la moindre part aux négociations. Subsistaient seuls le consentement des Indiens et celui du gouvernement de la Colombie-Anglaise; mais il appert que le surintendant général des Affaires indiennes a abandonné ses droits purement et simplement. La correspondance fait voir que le surintendant savait que des pourparlers se poursuivaient, mais qu'il n'est intervenu en aucune façon. Libre à l'honorable ministre (M. Crothers) de secouer la tête, mais je serais heureux d'entendre les explications qu'il peut fournir sur ce point.

Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a exposé la cause à la Chambre, en des termes modérés et justes et sa conclusion est que l'on doit censurer le Gouver-

nement, si les faits sont bien ceux qu'il a présentés. Cependant, il dit: Je ne demande pas que l'on condamne le Gouvernement, aujourd'hui; tout ce que je veux, c'est une explication ministérielle. Si les faits sont bien tels que les a dévoilés l'honorable représentant d'Edmonton, et si cette transaction s'est opérée du consentement du surintendant général des affaires indiennes, dans ce cas, ce fonctionnaire a tenu une attitude imprudente; par contre, s'il n'a pas consenti à ce marché, j'ose dire que le Gouvernement mérite, certes, la censure, parce qu'il a méconnu totalement le devoir que le statut lui commandait de remplir, en vue de la protection de ces Indiens.

Nous le savons: l'Indien est le pupille de la nation; on le traite en Indien; il ne peut vendre la moindre pelleterie, s'il n'a obtenu le consentement du surintendant général des Affaires indiennes, par l'intermédiaire de l'agent du département. Or, osera-t-on dire, dans cette circonstance, qu'il est permis aux Indiens de vendre leur droit à la terre qu'ils occupent sans le consentement du surintendant général des Affaires indiennes? Voilà l'accusation portée par mon honorable ami d'Edmonton et au sujet de laquelle il veut obtenir des renseignements.

La question du droit général du gouvernement d'une province à l'endroit des terres que possèdent les Indiens, est très vaste et je n'entreprendrai pas de la discuter dans tous ses détails, en ce moment. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit présentement. La question est de savoir si le surintendant général des Affaires indiennes a autorisé cette vente. Dans la négative, toute la transaction est nulle et personne ne peut se réclamer d'un titre parfait.

Je comprends que ces personnes, sans le consentement du surintendant des Affaires indiennes ont payé $200,000 cette propriété, alors que d'autres personnes étaient prêtes à la payer $2,000,000? Dois-je imaginer que, tel qu'allégué, le Gouvernement a permis qu'on privât ainsi de leurs droits ces Indiens? En effet, le gouvernement de la Colombie-Anglaise n'a aucun droit à ces terres, à moins qu'il n'obtienne la signature de mon honorable ami en sa qualité de surintendant général des Affaires indiennes. Ai-je raison de comprendre que, sans avoir cette autorité, on a dépossédé ces Indiens, incendié les maisons où ils se trouvaient et qu'on les a forcés d'aller s'établir ailleurs? C'est là le point sur lequel nous devons avoir quelques renseignements qui nous permettra de connaître exactement quelle a été la conduite du Gouvernement en cette affaire.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre intérimaire de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, cette question a été soulevée il y a environ un mois, alors qu'on a répondu à certaines observations faites par mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et aussi à quelques autres présentées par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). En présence des explications données, alors, mon très honorable ami pose aujourd'hui la question: A-t-on demandé l'avis du Gouvernement, dans le cas de cette reddition? Les ministres ont-ils reconnu qu'on devait payer à ces Indiens un quart de million de dollars en retour d'une propriété qui valait $2,000,000? On a répondu à tout cela, il y a un mois à peine, mais peu m'importe, de répéter cette réponse, aujourd'hui, ce qui ne prendra pas beaucoup de temps. Je ne puis que répéter à mon très honorable ami que nous n'avons reçu aucune communition à ce sujet et n'avons pas donné notre assentiment. Comme lui, je reconnais volontiers que les Indiens n'ont pas le droit de se dessaisir de leurs biens sans le consentement de l'Etat.

Sir WILFRID LAURIER: Comment se fait-il que l'on ait mis le feu à leurs demeures avant qu'ils les eussent quittées?

M. CROTHERS: Il n'en fut rien. Ils s'en sont allés habiter sur une autre réserve. Je ne sache pas qu'on ait mis le feu à leurs demeures quand ils étaient encore là.

Sir WILFRID LAURIER: C'est ce qui est dit dans le rapport.

M. CROTHERS: Le Gouvernement n'a pas donné son assentiment à cette affaire. Toute cette question sera examinée par la commission que nous avons chargée de faire une enquête et un rapport. A quoi bon renouveler ces interpellations et accabler le Gouvernement de reproches quand une commission est chargée de s'enquérir des faits?

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce à dire que les membres du cabinet vont se croiser les bras, qu'ils ne savent pas si les Indiens ont été spoliés ou non, et qu'ils répudient toute obligation envers ces Indiens?

M CROTHERS: Toutes ces questions se poseront quand les faits auront été établis.

Sir WILFRID LAURIER: Tels sont les faits que le commissaire signale dans son rapport.

L'hon. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics): J'aimerais relever en quelques mots certaines des observations que l'on a faites. Le très honorable chef de la gauche cherche à créer l'impression qu'il y a lieu de blâmer le Gouvernement pour n'avoir pas agi de certaine manière; il fait observer à la Chambre qu'avant de faire cette transaction il aurait fallu obtenir l'assentiment du gouvernement de la Co-

lombie-Anglaise, celui des Indiens et du département des Affaires indiennes.

Sir WILFRID LAURIER: Bravo! bravo!

M. ROGERS: A vrai dire le département des Affaires indiennes ne s'est occupé de cette affaire en aucune façon, et le chef de l'opposition ainsi que le représentant d'Edmonton (M. Oliver) cherchent à faire croire à la Chambre et au pays, en se servant de termes assez vagues, que le département des Affaires indiennes s'est rendu coupable de négligence dans l'accomplissement du devoir sacré que lui impose la tutelle des Indiens. Voilà une allégation que je tiens à relever en quelques mots.

Nous repoussons énergiquement l'accusation de négligence à l'égard de cette réserve indienne de même que de toute autre réserve indienne du Canada. Le ministre intérimaire de l'Intérieur a clairement démontré que son ministère n'a pas donné son assentiment et qu'il ne le donnera pas avant d'avoir obtenu le rapport de la commission qui se livre en ce moment à des investigations sur les titres des Indiens de la Colombie-Anglaise.

Sir WILFRID LAURIER: Dans l'intervalle, on a spolié ces gens-là.

M. ROGERS: Ce qui semble vrai, c'est que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a agi comme il faisait sous le gouvernement de mon très honorable ami. Le premier ministre a rappelé qu'en 1910, alors que l'on agissait de la même manière à l'égard de la réserve des Songhees, le chef de l'opposition faisait ce raisonnement: puisque les Indiens sont contents, la vente aura lieu sous le régime de la loi des Indiens.

M. OLIVER: Je dois faire observer que les dispositions prises à l'égard de la réserve des Songhees furent soumises au Parlement.

M. ROGERS: La convention fut faite sans autorisation préalable du Parlement: une dépêche de sir Wilfrid Laurier au premier ministre de la Colombie-Anglaise en fait foi. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a vraisemblablement pensé qu'il lui serait permis d'agir encore de la même manière à l'égard des Indiens; mais le ministre intérimaire a démontré de façon non équivoque que le gouvernement actuel conçoit autrement que son prédécesseur son devoir sacré de tuteur des Indiens. Nous entendons sauvegarder les droits de ces derniers.

Je proteste contre les insinuations du très honorable chef de l'opposition et de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). Eu égard à la manière dont l'ancien gouvernement s'acquittait de son devoir envers les Indiens, il sied mal au représentant d'Edmonton et à ses collègues de la gauche de trouver à redire à la façon dont le gouvernement actuel traite ces pupilles de l'Etat. A l'époque où mon honorable ami (M. Oliver) dirigeait le ministère de l'Intérieur, comment le gouvernement en usait-il envers les Indiens de l'Ouest? Il répartissait les terres des Indiens entre les organisateurs du parti libéral, entre ses partisans de la Saskatchewan. Les archives font voir que les terres rétrocédées par les Indiens à la condition qu'elles seraient vendues à l'enchère, furent vendues à l'amiable, contrairement à la loi des Indiens, à l'usage et aux conditions de la rétrocession, et attribuées à vil prix aux organisateurs des forces libérales, aux présidents des associations libérales et à leurs amis de la Saskatchewan. C'est ainsi que les libéraux concevaient leur devoir sacré envers les Indiens à l'époque où ils exerçaient le pouvoir. Pour vous donner une idée du souci que mon honorable ami (M. Oliver) avait de ce devoir, souffrez que je donne lecture de ce passage d'une lettre:

Yorkton (Sask.), 29 juillet 1910.

M. Frank Pedley,
Sous-directeur général des Affaires indiennes, Ottawa.

Mon cher M. Pedley,—Je vous inclus sous ce pli certaines lettres ayant trait à une parcelle de la partie rétrocédée de la réserve Côté.

Certains de nos amis de Kamsack tiennent comme moi à ce qu'une partie de ces terres soit attribuée aux Dixon. Ceux-ci sont assez nombreux, ce sont de bons cultivateurs ayant quelque aisance, des chefs de famille et de nos amis politiques. On trouve honteux que des gens du dehors puissent faire tenir ces terres à l'écart et empêcher des personnes recommandables d'aller s'y établir et de les mettre en valeur.

Cette lettre porte la signature du Dr. Cash. En voici une autre dont je me permets de donner lecture:

Yorkton (Sask.), 27 juillet 1910.

M. Frank Pedley,
Sous-directeur général des Affaires indiennes, Ottawa.

Mon cher M. Pedley,—Vous trouverez sous ce pli une lettre et une traite de $96,000. La lettre vous dira ce que je désire. Je considère que vous devriez tenter un effort dans le but d'attribuer ce terrain à M. Dixon, qui est chef d'une famille nombreuse, dont les membres, tout en étant une précieuse acquisition pour cette partie du pays, pourraient nous être utiles plus tard.

Si M. McBrady a simplement fait la demande du terrain en question, s'il n'en a pas effectué le paiement, on devrait tenir compte de la demande ci-incluse. Veuillez me répondre dès que vous pourrez le faire et obliger,

Votre bien dévoué,
(Signé): E. L. Cash.

Les membres de la gauche viennent invoquer le caractère sacré de la tutelle des Indiens quand ils ont eux-mêmes mis à la disposition du Dr. Cash—les documents officiels en font foi—un peu plus de cent quarts de section pour les vendre à l'amiable à ses amis politiques dans cette partie-là des territoires. C'est ainsi que nos adversaires veillaient sur les biens des In-

diens, et ce sont eux qui recourent maintenant à l'insinuation pour jeter du discrédit sur la gestion des affaires indiennes par les soins du gouvernement actuel. Il sied mal à la gauche de trouver à redire à notre manière de gérer les affaires des Indiens.

Je pourrais citer une multitude d'exemples; je m'en abstiendrai aujourd'hui. Je pourrais, me fondant sur les archives de la Chambre, faire voir que certains députés de l'opposition n'ont pas dédaigné de se charger eux-mêmes de la vente de ces quarts de section dans le but d'en retirer quelque avantage, et cela quand la rétrocession des terres avait eu lieu à la condition qu'elles seraient vendues à l'enchère. Et ce sont ces mêmes gens qui viennent aujourd'hui invoquer le caractère sacré de notre devoir envers les Indiens, qui recourent à l'insinuation pour faire croire que l'on a mal agi à l'égard de la réserve en question. Le premier ministre et le ministre intérimaire de l'Intérieur ont exposé de façon fort claire l'atttitude du Gouvernement en cette affaire. Nous n'avons pas donné notre assentiment, nous entendons ne pas le donner tant que la commission n'aura pas terminé ses investigations dans la Colombie-Anglaise, et nous saurons sauvegarder les droits des Indiens à l'égard de cette réserve-là aussi bien qu'à l'égard de toutes les autres réserves du Canada.

M. OLIVER: L'honorable ministre (M. Rogers) ayant fait tout particulièrement allusion à mon administration, j'aimerais à dire. . .

M. l'ORATEUR: La Chambre n'est saisie d'aucune motion.

M. OLIVER: Je n'ai qu'une seule observation à faire, et elle n'est pas de nature à provoquer une discussion.

M. BORDEN: Fort bien; allez!

M. OLIVER: Les terres dont mon honorable ami (M. Rogers) vient de parler furent mises à l'enchère, une mise à prix ayant d'abord été fixée. Le prix ainsi déterminé n'ayant pas été obtenu à l'enchère, le Gouvernement resta en possession des terres qu'il vendit plus tard au prix qu'il avait fixé pour l'enchère.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre passe à la suite de la discussion des subsides, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant.

Chemins de fer et canaux—imputables sur le capital—chemin de fer Intercolonial—amélioration de triples valves de freins à air, $7,150.

M. CARVELL: Le ministre daignerait-il nous dire en vertu de quel principe l'amélioration des valves de freins à air est portée au compte du capital? Sans vouloir faire la moindre impolitesse à mon honorable ami ni lui dicter la réponse qu'il devra me donner, j'aimerais mieux qu'il s'abstînt de me dire qu'on en faisait autant sous l'ancien régime. Je le sais. C'est un renseignement que je demande; j'aimerais à savoir en vertu de quel principe le gouvernement libéral, ses prédécesseurs et le Gouvernement actuel ont porté ces choses au compte du capital. Il me semble que les gens seraient vraiment fort aises de connaître la situation véritable de l'Intercolonial.

Le ministre vient dire à la Chambre: J'ai un excédant de $500,000, ou bien il y a un déficit de $300,000 à $400,000. Depuis trois ou quatre ans, il y a eu ce que nous appelons des excédents. Mais nous savons qu'il n'y en a pas en réalité. A vrai dire, il y aurait un déficit, si l'on imputait sur le revenu tout ce qu'on doit. Le ministre aura beau dire que la comptabilité d'autres voies ferrées est la même. C'est possible. Mais je voudrais savoir en vertu de quel principe on impute de telles dépenses sur le capital. S'il veut bien nous le dire, nous serons mieux en mesure de juger quelle est la véritable situation de l'Intercolonial. Cela importe peu au public qui doit payer quand même, mais s'il connaissait la situation véritable, ce serait tant mieux.

On prétend souvent que le public ne paye pas des prix de transport assez élevés sur l'Intercolonial. Je crois qu'il n'en est rien. Mais il me semble qu'il vaudrait mieux connaître sur quoi reposent ces prétendus excédents, et le ministre nous y aiderait en fournissant ce renseignement.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne connais pas la somme imputée sur le capital.

M. CARVELL: Peu importe—disons que c'est quatre millions et demi.

M. COCHRANE: J'en connaîtrai le chiffre plus tard. La pratique de l'Intercolonial est celle qu'ont adopté d'autres chemins de fer d'Amérique—celle qui prévaut aux Etats-Unis sous la commission du commerce entre Etats. L'Intercolonial n'impute sur le capital rien qui ne serait pas également imputé sur ce compte par d'autres chemins de fer. Quant à la comptabilité, j'imagine qu'on constate l'excédent en défalquant du revenu les dépenses et les frais d'entretien. Je crois que n'importe qui peut s'assurer des résultats d'une année à l'autre, en examinant les chiffres du revenu et de la dépense.

M. CARVELL: Je le sais.

M. COCHRANE: Que puis-je dire de plus?

M. CARVELL: Le ministre dit qu'on tient compte des frais d'exploitation et

d'entretien. Dans ce cas, il me semble que la feuille d'inventaire serait différente.

M. COCHRANE: Non; l'honorable député a mal saisi ma pensée. Nous n'imputons sur le capital que ce que les autres voies ferrées imputent—le Pacifique-Canadien, par exemple. Elles imputent leurs frais d'exploitation, comme nous; elles sont tenues de le faire aux termes de la loi.

M. CARVELL: J'en conviens. Mais je voudrais que le ministre me dise en vertu de quel principe le Gouvernement impute sur le capital les sommes dépensées pour l'exploitation et l'entretien de la voie.

M. COCHRANE : Nous n'en faisons rien.

M. CARVELL: Voyons cee qui en est. L'item suivant est un crédit pour le renforcement de ponts. Cela ne se rapporte-t-il pas à l'entretien du chemin?

M. COCHRANE: Non.

M. CARVELL: A quoi donc? Si j'ai une ferme et si je construis un chemin qui en traverse une partie, c'est pour l'entretien de ma ferme, n'est-ce pas? Et si j'ai une charrue et une faucheuse qui sont usées et qu'il faut remplacer, les nouvelles machines sont destinées à l'entretien de la ferme, n'est-il pas vrai?

M. COCHRANE: Mais si vous avez un pont qui suffisait pour les petites locomotives et les convois d'il y a vingt ans et si vous désirez le renforcer et l'améliorer pour le rendre propre au trafic de nos jours, votre chemin en sera bien meilleur. Si l'honorable député faisait les dépenses dont il parle, sa mise de fonds en serait augmentée, n'est-ce pas?

M. CARVELL: Vu que le ministre m'interroge, tout ce que je puis dire c'est que sa réponse n'en est pas une à mon point de vue. Bien qu'il soit vrai que ma ferme ait une plus grande valeur, je fais cette dépense parce qu'elle est nécessaire à l'exploitation de ma terre. Si j'impute sur le capital tout ce que je mets sur la ferme, je serai bientôt en banqueroute, quoique chaque année mes livres aient indiqué un excédent. Que le ministre ne croie pas que je le blâme. Il imite l'exemple des autres gouvernements. Mais je voudrais savoir en vertu de quel principe il agit ainsi. Je voudrais qu'on fît en sorte qu'un excédent de l'Intercolonial indiquât que la population canadienne retire quelque chose des fonds qu'elle a dépensés pour ce chemin. Mais nous savons qu'il n'en est pas ainsi à l'heure qu'il est. J'imagine que depuis dix ans l'Intercolonial aurait eu des déficits de un million à sept à huit millions, si nous avions imputé sur les frais d'entretien ce que nous devions imputer. Les partisans du ministre des Chemins de fer et ses organes déclarent effrontément—comme le faisaient les partisans et les organes de ses prédécesseurs—qu'il y a un excédent grâce à la bonne administration du chemin. Sur quel principe repose cette comptabilité?

M. COCHRANE: Si vous aviez un pont coûtant $100,000 et si vous le renforciez et l'amélioriez pour le faire servir à des trains plus lourds, n'y aurait-il pas lieu d'imputer la dépense sur le compte du capital?

M. CARVELL: Je ne le pense pas. Lorsque les conditions du trafic changent au point de rendre nécessaire le renforcement de ce pont, il me semble que le chemin devrait être en mesure d'opérer ce changement sans imputer la dépense sur le capital. D'après notre mode actuel de comptabilité, elle est imputée sur le capital et il semble y avoir un excédent, tandis que, en réalité, il y a un déficit. N'importe quel cultivateur, marchand ou homme d'affaires, pourrait avoir des excédents en s'y prenant de la même manière. Mais celui qui chercherait à se tromper lui-même serait désabusé sous peu.

M. COCHRANE: Qu'est-ce que l'honorable député permettrait d'imputer sur le compte du capital? Permettrait-il d'imputer les frais de premier établissement?

M. CARVELL: Oui. Et si le ministre construisait un mille ou deux de voie ferrée de plus, j'imputerais la dépense sur le capital. Mais il faut faire un grand effort d'imagination pour croire que le renforcement d'un pont ou l'amélioration des wagons doivent être imputés sur le capital.

Pour renforcer des ponts, $190,000.

M. GRAHAM: Est-ce pour renforcer les ponts de quelques-uns des embranchements?

M. COCHRANE: L'une des plus fortes dépenses afférantes à ce crédit sera pour le pont de la rivière de l'Ouest de Antigonish, pont qui coûte $65,000. Puis, il y a les ponts de Keenan et de la rivière Nashwaak sur le Canada-Eastern. Ce dernier coûtera $59,000.

M. GRAHAM: Est--ce à Fredericton?

M. COCHRANE: Le Canada Eastern se rend à Fredericton.

M. GRAHAM: Un administrateur de chemin de fer très distingué a dit ce qui devrait être imputé sur le compte du capital. "Tout ce qui augmente la valeur", a-t-il dit, "doit être imputé sur le capital". Lorsqu'un clou qu'on enfonce augmente la valeur de la chose dans laquelle il est enfoncé, le prix de ce clou doit être imputé sur le capital. C'est la définition qu'on a donnée, je crois, relativement aux lois du commerce entre Etats. Toutefois, il est assez difficile d'appliquer ce principe. Aux Etats-Unis, la loi est redigée de façon à empêcher les compagnies de chemins de

fer d'imputer les dépenses sur le revenu. La raison en est que les actionnaires de ces compagnies pourraient n'avoir aucun dividende à retirer si on portait tout au compte du revenu. Sur l'Intercolonial, nous avons cru imiter assez bien la conduite de la commission du commerce entre Etats. Les lois sont rendues dans l'intérêt des actionnaires comme dans l'intérêt des directeurs ou de leurs administrateurs. Aux termes de ces lois, il faut acquitter certaines dépenses sur le capital et la commission du commerce entre Etats fait beaucoup pour protéger l'actionnaire et lui assurer ses bénéfices.

M. COCHRANE : Le député de Carleton pourrait connaître la vérité en calculant l'intérêt sur le compte du capital. Il dit à bon droit que l'Intercolonial n'a jamais eu un véritable excédent. L'excédent à toujours été établi en retranchant les dépenses des recettes. La mise de fonds de l'Intercolonial est d'environ $90,000,000, de sorte que l'honorable député pourrait aisément tirer ses conclusions en ajoutant 3 p. 100, ou l'intérêt qu'il jugerait à propos d'ajouter; il connaîtrait alors l'excédent ou le déficit.

M. CARVELL : Le ministre devrait nous dire ce qui en est. Cette année il demande $7,239,000 pour l'Intercolonial, et cette somme sera portée au compte du capital. Je comprends que, dans l'acception ordinaire du mot, une partie de ce crédit pourrait être imputée sur le capital. Ainsi, il se propose de construire le chemin de fer de Chatham au prix de $126,000. Ceci est une nouvelle ligne, et je crois que tout homme d'affaires en inscrirait le coût au compte du capital. Il en est de même du doublement de la voie de Nelson à la bifurcation de Derby. Bien que j'entretienne des doutes au sujet de la sagesse de cette entreprise, si elle est exécutée, la dépense doit être imputée sur le capital. Toutefois, je constate parmi les item des appareils de sûreté. Puis, un million de dollars pour du matériel roulant.

M. COCHRANE : Je voudrais que ce fût $3,000,000.

M. CARVELL : Lorsque nous serons rendus à ce crédit, le ministre dira s'il s'agit d'un matériel complètement nouveau. Donnons un exemple. Je conçois que, lorsqu'un chemin est mis en service pour la première fois, il est juste d'imputer sur le compte du capital le coût du matériel roulant parce que celui-ci est aussi nécessaire que la voie elle-même à l'exploitation du chemin de fer. Supposons que le ministre achète une locomotive de $10,000 à $15,000. Il s'en sert pendant dix à quinze ans et la répare de temps à autres. Au bout des quinze ans, la locomotive est presque usée. Elle a contribué au revenu que le ministre a entassé. Sans elle, il n'aurait pas pu exploiter le chemin de fer. Il a réalisé de gros bénéfices. Lorsque cette locomotive est usée, elle a servi à sa fin; il en achète une autre et impute la dépense sur le capital. Voilà mon objection.

M. COCHRANE : Lorsque nous serons rendus à ce crédit, je le discuterai.

M. CARVELL : On peut en dire autant des wagons et du reste. Je juge d'après son apparence que le ministre nous expliquera tout cela. Je me demande ce qu'on fait des dépenses pour la réparation et le remplacement des locomotives et des voitures, si on ne les impute pas sur le compte du capital. J'espère que mon honorable ami nous donnera des éclaircissements.

Je ne pose pas ces questions dans un but de parti ou critique; mais j'ai toujours été d'avis que nous devrions savoir par le détail et exactement ce que coûte l'exploitation de l'Intercolonial, et si ce chemin ne rapporte pas de profits, alors nous devrions apporter les changements nécessaires.

M. COCHRANE: Je fournirai avec plaisir l'explication demandée.

Frédéricton—Augmentation des facilités, $20,000.

M. GRAHAM: L'honorable ministre voudra-t-il me dire ce qui a été fait à Fredericton. Si je me rappelle bien, on y construisait une nouvelle gare et on faisait des améliorations générales dans les cours. J'ai voulu une fois m'entendre avec la compagnie du Pacifique pour l'érection d'une gare qui servirait aux deux chemins de fer, mais mes efforts n'ont servi à rien, je crois.

M. COCHRANE: L'honorable député a lui-même adjugé l'entreprise pour la construction de la nouvelle gare. Nous espérons arriver à une entente avec le chemin de fer de la vallée de la rivière Saint-Jean, non seulement pour utiliser sa gare, mais aussi sa voie pour entrer dans la ville, ce qui nous exemptera d'acheter le terrain nécessaire à cette fin.

M. GRAHAM: Le Gouvernement allait exploiter le chemin de fer de la vallée de la rivière Saint-Jean, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Oui, et nous allons essayer aussi de faire un échange de trafic à cet endroit.

M. CARVELL: Le ministre a-t-il abandonné tout espoir d'avoir une gare union à Frédéricton?

M. COCHRANE: Pour l'Intercolonial, oui; mais nous avons fait une demande pour le chemin de fer de la vallée de la rivière Saint-Jean. Maintenant que nous avons notre gare à nous, je crois qu'il vaut mieux nous en tenir là. Il faudra $20,000 pour finir les travaux nécessaires aux fins

de l'Intercolonial, et nous estimons faire un échange de trafic avec le chemin de fer de la vallée Saint-Jean à sa gare.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Chatham,—diversion de la ligne et embranchement jusqu'au quai, $128,000.

M. GRAHAM: A quel point en sont rendus les travaux pour la diversion du chemin.

M. COCHRANE: Il n'y a plus qu'à remplir l'anse Walsh pour que tout le travail soit terminé.

M. LOGGIE: Ce crédit de $125,000 sera-t-il suffisant pour terminer les travaux?

M. COCHRANE: Oui.

Diversion de la ligne entre Nelson et la jonction Derby, $128,000.

M. LOGGIE: Je voudrais expliquer à la Chambre la situation au sujet de ce crédit. Il est très rare que l'on voie le député d'un comté s'opposer à une dépense d'argent dans son comté, mais voici la raison de mon opposition. Il y a trente-cinq ans environ on avait formé le projet de construire un chemin de fer entre Frédéricton et la jonction de Derby. Il paraissait difficile de trouver une compagnie consentant à entreprendre cette tâche. Une charte fut obtenue du gouvernement provincial, et le gouvernement fédéral de même que le gouvernement provincial promirent chacun une subvention. Lorsque la compagnie eut sa charte, elle crut qu'il valait mieux, dans les intérêts du comté en général et de toute la région, de relier le nouveau chemin avec celui que l'on appelait alors l'embranchement de Chatham, qui appartenait à feu le gouverneur Snowball, lequel s'était intéressé avec d'autres personnes à construire une ligne depuis Frédéricton jusqu'à un point vers l'est en passant par le comté de Northumberland. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick consentit à lui laisser construire le chemin par cette route jusqu'à Blackville, et de suivre ensuite la branche sud-ouest de la Miramichi, pour se relier au chemin de Chatham, ce qui donnait une ligne directe entre Chatham et Frédéricton. Dès que cela fut connu, les habitants de Newcastle, de l'autre côté de la rivière, furent très indignés, et par l'entremise de notre ancien député, le respecté honorable Peter Mitchell, ils demandèrent au gouvernement l'autorisation de construire une ligne sur la rive nord de la rivière Miramichi; mais le gouvernement fédéral refusa d'accorder une subvention à la ligne sur le côté sud de la rivière, entre Blackville et Chatham, parce qu'il en construisait une lui-même sur le côté nord.

La compagnie, qui avait obtenu la charte et reçu une subvention du gouvernement provincial, construisit la ligne sur le côté sud de la rivière, tandis que le gouvernement fédéral construisit celle sur le côté nord, en l'exploitant sur une distance de quinze milles environ, je crois, entre la jonction Derby et Indiantown. Le gouvernement fédéral obligea ensuite le Canada Eastern à construire une ligne de raccordement d'environ six milles de longueur entre Indiantown et Blackville. Ce tronçon cependant ne fut pas exploité et resta ainsi pendant quinze ou vingt ans. A peu près vers le temps que je devins député du comté de Northumberland, le gouvernement fédéral décida d'acquérir la ligne du Canada-Eastern construite par M. Snowball et autres, dans les circonstances que j'ai mentionnées. En prenant la ligne entre Frédéricton et Loggieville, le Gouvernement prit aussi le tronçon de ligne de cinq ou six milles sur l'autre côté de la rivière entre Blackville et Indiantown, qui, ainsi que je l'ai dit, n'était pas exploité depuis plusieurs années. J'avais demandé au ministre des Chemins de fer, au nom des habitants de Newcastle et spécialement de ceux de Blackville et Millerton, où se trouve la ligne qui appartient au gouvernement, d'exploiter ce tronçon de cinq milles, et le Gouvernement y a consenti, ce qui a fait que depuis trois ans il y a un service entre New-Castle et Blackville, une distance d'environ vingt-cinq milles.

Les habitants de la rive sud de la rivière avaient donc, ainsi que je l'ai expliqué, depuis environ trente-cinq ans, un chemin de fer construit en vertu d'une charte accordée par le gouvernement provincial. Il y a sept ou huit ans le gouvernement fédéral a acheté ce chemin de la Alexander Gibson Company pour le prix de $750,000. Nous avons mis la ligne de raccordement en bon état et il y a maintenant un service quotidien direct entre Blackville et New-Castle. Il y a aussi un train express tous les jours, aller et retour, entre Loggieville et Fredericton, viâ Chatham. Je comprends que ce crédit de $128,000 devra servir à relier Nelson, qui est maintenant sur la ligne principale, entre Fredericton et Loggieville, avec la jonction Derby. On prétend que le Gouvernement se propose d'enlever des rails sur le côté sud de la rivière entre Nelson et Blackville. Le Gouvernement fédéral a accordé une subvention à ce chemin sur une longueur de 26 milles, mais n'en a pas accordée à l'autre partie. Ce chemin est en opération depuis trente-cinq ans, et les habitants de cette région disent qu'ils ont des droits acquis.

A environ trois milles de Nelson il y a un village dont le bureau de poste porte le nom de Reynolds, et des voyageurs montent sur presque tous les trains à Chatham ou

Nelson pour en descendre à Reynolds, ou à ce que l'on appelle la traverse Ivory. De là, le chemin suit le côté sud de la rivière, en passant par la jonction de Chatham, jusqu'à Blackville. Il y a sur la route plusieurs établissements assez considérables, mais le pays n'est pas encore très peuplé. Chelmsford est probablement le principal village entre la jonction de Chelmsford et Blackville sur le côté sud de la rivière. Je m'intéresse surtout à Chelmsford, parce que, bien que je n'y demeure pas réellement, je prends la cause des habitants de ce village, vu que je sais qu'ils auront de bonnes raisons de se plaindre si on leur enlève le chemin de fer dont ils ont joui depuis trente ou quarante ans.

Dans une question de ce genre, ce n'est pas la question d'argent qu'il faut considérer. Je sais que le ministre va me répondre qu'il se propose de nous donner un meilleur service que celui que nous avons présentement sur le côté sud de la rivière; mais ce n'est pas une réponse valable pour moi ni pour les habitants du côté sud, si vous leur enlevez le chemin de fer qu'ils ont eu depuis trente-cinq ou quarante ans. Il y a sur la rivière deux ponts dont la reconstruction en béton coûtera probablement $200,000. Ce serait toute la dépense à faire pour continuer les deux lignes sur les deux côtés de la rivière. Je ne suis pas, et ne prétends pas être ingénieur; mais je suis certain que les facilités terminales nécessaires à Derby coûteront plus que cette somme.

Le ministre demande $128,000 pour la construction d'un tronçon entre Nelson et Derby, une distance d'environ deux milles et demi, et par la construction de ce tronçon, le ministre prétend, me dit-on, pouvoir se dispenser de la ligne de vingt-six milles. Je ne le sais pas d'une façon certaine, et personne ne m'a autorisé à le dire; mais je crois lire entre les lignes que tel est l'objet de ce crédit de $128,000.

Je demanderai aux membres du comité de se mettre à la place des habitants de la rive sud de la branche sud-ouest de la rivière Miramichi, et de me dire, si après avoir un chemin de fer pendant de si longues années, et avoir donné le droit de passage sur leurs terres pour une somme nominale, ils voudraient qu'on le leur enlevât. Ils n'ont plus même aujourd'hui de ponts sur la rivière sur une distance de 15 milles, peut-être 18 entre Nelson et Indiantown. Je crois que le ministre devrait songer sérieusement aux intérêts de toute la population de cette région, et spécialement des habitants de Reynolds, situé entre Nelson et Chatham, ceux de Chelmsford et Kirk, entre Chatham et Blackville. Je ne crois pas que la considération d'argent devrait entrer dans une question de ce genre, parce qu'après tout la différence ne sera pas très grande. On réalisera peut-être une certaine économie dans l'exploitation, et le ministre me dira probablement qu'au lieu de vingt-six milles de chemin à entretenir, il n'en aura que trois. Je n'ai aucun doute qu'il fera là une économie, mais je ne crois pas que cette considération devrait suffire pour qu'il fasse disparaître un chemin de vingt-six milles sans offrir quelque dédommagement à ceux qui vont en souffrir.

Je sais que l'on a dit que des ponts seraient construits à tous les points principaux où il se trouve, sur la rive sud, un groupe important de population et qu'ainsi le public pourrait jouir des avantages du chemin de fer en opération le long de l'autre rive. C'est ce que l'on a prétendu, mais même s'il en était ainsi, je sais que les résidents s'opposent fortement à ce que le Gouvernement enlève les rails. Ils ont tenu des assemblées publiques, ils ont fait des représentations à la chambre de commerce de Chatham et la chambre de commerce a transmis des résolutions au ministre des Chemins de fer, et je ne doute pas que celui-ci ne leur ait donné toute l'attention bienveillante voulue. Je ne sais pas quelle a été la décision, mais l'on a insinué que le ministre ne donnerait pas suite au projet, que l'argent pourrait être voté, mais que les travaux ne seraient pas exécutés. Mais en ma qualité de représentant des résidents de la rive sud je dois protester contre toute action du Gouvernement qui aurait pour résultat de priver ces gens d'avantages dont ils ont joui si longtemps. Le gouvernement possède un bout de chemin de fer sur la rive sud de la rivière, il a acheté celui de la rive nord et il me semble que c'est une bonne raison de continuer à exploiter la ligne du sud.

Voici ce qui, en quelque sorte, a causé le malaise qui existe. Le ministre, et surtout le sous-ministre, savent très bien que sur la ligne entre la jonction de Chatham et Frédéricton les trains se dirigent vers l'ouest afin d'assurer la correspondance avec les trains de poste des Provinces maritimes. Un train laissant Montréal ce matin atteindra la jonction de Chatham de bonne heure demain matin et fera correspondance avec le train de Fredericton. Cela signifie que les résidents des comtés de Northumberland peuvent aller à Fredericton, y séjourner quatre ou cinq heures et revenir dans la même soirée. Ceux qui habitent l'extrémité ouest du comté se plaignent de ne pas avoir la correspondance qu'il faudrait entre Newcastle à l'est, Chatham et Boiestown et Blackville à l'ouest. Un commerçant de Boiestown ou de Doaktown qui désire aller à Chatham y transiger une affaire ne peut s'y rendre et revenir le même jour, mais il doit prendre le train qui arrive à Chatham à cinq heures, ou celui qui arrive à onze heures du soir. S'il désire s'occuper d'af-

faires, il doit demeurer toute la nuit à Chatham, y séjourner toute la journée suivante et n'en repartir que le matin suivant, parce qu'il n'y a pas de train allant à l'ouest après les heures d'affaires. Le comté a requis, pétitionné, prié le Gouvernement de leur donner un train qui quitterait Boiestown ou mieux encore Frédéricton, passant à Boiestown le matin et y revenant le soir. Le Gouvernement, avec raison, je suppose, n'y a pas consenti, alléguant qu'il n'y a pas suffisamment de trafic.

Les trains se dirigent dans l'autre sens, pour la bonne raison qu'ils doivent être ainsi opérés afin de faire correspondance avec des rapides et les trains de poste allant à Frédéricton et en revenant par voie de la jonction de Chatham. Mais si le Gouvernement voulait se montrer libéral, un train additionnel pourrait être mis en opération. Il y a un surplus et ce chemin de fer ne devrait pas être exploité comme une entreprise privée, dans ce sens qu'on n'y fasse rien qui ne soit payant. Je crois que le Gouvernement devrait nous assurer un train qui quitterait l'ouest le matin et y reviendrait le soir. Les gens de Newcastle prétendent n'être pas pourvus de facilités suffisantes de communcation par chemin de fer. Souvent j'ai demandé au Gouvernement s'il ne pourrait pas faire partir un train rapide le matin, tous les deux jours, de Boiestown, et qui se rendrait jusqu'à Newcastle et Chatham. Cela aurait probablement pour effet de faire mettre un train de marchandises entre Millerton et Newcastle, surtout à cause de l'augmentation du trafic à Millerton, où dernièrement une pulperie a été établie. Je désire tout autant que la population de Chatham et de Newcastle qu'il y ait les facilités nécessaires de communication par chemin de fer entre ces deux villes, mais afin d'y parvenir, je ne crois pas qu'il faille priver d'autres endroits de celles dont elles ont joui pendant plusieurs années.

M. COCHRANE: Le montant demandé est pour continuer la ligne directe qui, ainsi que l'honorable député le sait, a été établie entre Chatham et Nelson et deux milles de chemin de plus la relieront à la ligne principale. C'est une question irritante pour certaines personnes de la localité, mais si vous voulez bien considérer que nous aurons à pourvoir au service, malgré qu'il ne puisse être établi qu'à perte, cela devient une question importante. Le pont situé sur le parcours de la ligne, que nous nous proposions de construire à Blackville et à la rivière Barnaby, coûtera, je crois, $152,000.

M. LOGGIE: C'est-à-dire les deux ponts.

M. COCHRANE: C'est ce que cela coûtera pour les reconstruire. Je ne crois pas que l'honorable député soutienne qu'il y a assez de trafic pour justifier le Gouvernement de dépenser cet argent et en même temps de maintenir une ligne en opération à perte. Un plus fort groupe de population de la région se trouve à Chelmsford qui ne se trouve situé qu'à un mille et demi de l'autre ligne. Il dit qu'il n'y a pas de pont.

Mais c'est là une question qui regarde le gouvernement provincial. Ce n'est pas la seule économie, mais nous opérerions aussi une économie de $120,000 ou plus, au lieu d'une dépense de $128,000; le coût du materiel et celui de l'exploitation de ces dix-neuf milles de chemin s'élèveraient à $14,000 par année. Quant à ce qui concerne les besoins de la partie ouest du comté et la question de faire rendre un train à Chatham et à Newcastle, l'honorable député a franchement exposé qu'il était nécessaire de faire circuler les trains en sens inverse à cause du service des postes et nous devons nous guider dans l'organisation du service beaucoup sur le nombre de gens à accomoder et sur le montant du revenu que nous toucherons. Naturellement, si c'est notre devoir d'organiser un service pour chaque ville, sans en considérer le coût, et si le peuple du Canada désire qu'il en soit ainsi, je n'ai plus d'objection. Mais ce n'est pas une solution pratique. Bien que le point ne soit pas entièrement résolu et que je me propose de faire le trajet avant de prendre une décision, je voudrais que l'argent fût voté d'abord, je déciderai ensuite. Mais je crois que, dans l'intérêt public, nous ne devons pas continuer le service ou, en d'autres termes, encourir la dépense de la construction de la nouvelle route et maintenir aussi l'ancienne.

M. LOGGIE: Mais le ministre ne devrait pas perdre de vue que cette dépense de construire les deux ponts est égalée par le coût additionnel de l'entrée à Nelson ou à la jonction de Derby.

M. COCHRANE: Non, il y a l'item de $132,369 imputable au capital. C'est plus que nous n'aurons à dépenser pour bâtir les deux milles de la jonction de Derby à la ligne principale.

M. LOGGIE: Quel est cet item imputable au capital?

M. COCHRANE: Le coût de deux ponts: $122,000.

M. LOGGIE: Vous n'auriez pas besoin de ces $122,000 pour bâtir les deux ponts.

M. COCHRANE: Mais vous demandez $13,500 ou $14,000 par année. Et vous n'auriez rien en retour.

M. LOGGIE: Cela, je l'admets; mais c'est la seule chose que j'admets. Toutefois, il y a le prix par mille.

M. COCHRANE: Mais n'oubliez pas qu'avec le prix par mille que nous obtiendrions nous réaliserions $120,000, et cela paierait presque le coût de construction des deux milles que nous voulons bâtir.

M. LOGGIE: Je ne vois pas, pour ma part, que ce soit une bonne raison pour le Gouvernement d'enlever une ligne qu'il a achetée et qu'il s'est implicitement engagé à exploiter. Il l'a achetée du chemin de fer Alexander Gibson, simplement parce qu'il a besoin d'une ligne sur l'autre rive, ce n'est pas une raison pour lui de fermer une route existante. Quelle somme coûteront les améliorations à la jonction de Derby? Il faudra, j'imagine, construire une gare sur la rive sud, près du pont.

M. COCHRANE: Tout cela est compris dans les $128,000.

M. LOGGIE: Mais vous devez avoir deux chefs de gare.

M. COCHRANE: Non, nous transporterions la jonction et n'aurions pas besoin de chef de gare supplémentaire.

M. LOGGIE: Vous auriez besoin d'un chef de gare stationné sur la rive sud?

M. COCHRANE: Je sais bien, mais nous y transporterions la jonction de Chatham.

M. LOGGIE: Vous devriez plutôt transporter cette jonction à celle de Derby, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Non, nous la mettrions à l'endroit où l'embranchement se réunirait à la ligne principale.

M. LOGGIE: Il y a un autre point que je veux signaler. Il y a un une scierie sur la ligne, qui jouit de privilèges acquis et qui expédie deux millions de pieds de bois par année.

M. COCHRANE: Par eau?

M. LOGGIE: Non, elle vend ses produits au Canada en grande partie. Je suis informé qu'elle doit à l'avenir vendre sa production à Montréal.

M. COCHRANE: Nous ne pouvons la juger que par son passé. Le sous-ministre m'informe que par le passé elle a expédié sa production par eau.

M. CARVELL: Je ne suis pas concerné personnellement dans l'affaire, mais je croirais manquer à mon devoir si je n'appuyais pas la cause de mon ami (M. Loggie). Le ministre peut prétendre que cela coûte $122,000. Admettons-le, ce n'est toujours qu'une bagatelle en comparaison de ce qu'il dépense ailleurs. Vous enlevez au public un droit dont il a joui pendant quarante ans et dont il a le droit de jouir dans l'avenir. Il n'est pas juste que le ministre refuse de fournir certaines facilités à une localité, simplement parce que cela ne paie pas. Il n'y a aucune ligne de chemin de fer au monde, le long de laquelle vous ne puissiez trouver un tronçon, dont l'exploitation n'est pas payante et il y a sur l'Intercolonial un grand nombre d'endroits qui ne rapportent aucun profit, mais le ministre n'enlève pas pour cela les rails.

M. COCHRANE: Les gares ne sont qu'à un mille l'une de l'autre.

M. CARVELL: Oui, mais une rivière d'un demi-mille de large les sépare. Le ministre affirme: que la province fasse construire un pont à cet endroit-là. Je puis cependant lui faire observer que la population de la province du Nouveau-Brunswick ne compte que 370,000 habitants. Nos revenus sont faibles, et je ne vois pas de possibilité de les accroître dans une mesure considérable, à moins que nous n'ayons recours à la taxation directe. Nous sommes probablement placés dans un état plus infortuné à cet égard que toute autre province du Canada. Nous possédons de précieuses terres à bois, mais, dans les cinq dernières, ou plutôt dans les dix dernières années, en ce qui concerne ces terres à bois, nous avons consumé notre capital dont la province dépend pour le revenu. Si la province possédait aujourd'hui $2,000,000, elle pourrait les consacrer à la construction de routes et de ponts nécessaires, et puis on n'aurait pas satisfait à tous les besoins du peuple. C'est bel et bon pour le ministre d'affirmer que la province devrait construire un pont, coûtant peut être $150,000.

M. COCHRANE: Oh, non, le pont du chemin de fer coûte seulement environ $54,000.

M. CARVELL: Le ministre constatera que la somme de $54,000 ne suffirait pas à construire les seules piles, et même si le coût ne devait s'élever qu'à $60,000, la province du Nouveau-Brunswick n'a pas les moyens de consacrer $60,000 à accorder au peuple des privilèges que le Gouvernement fédéral lui enlève. Le Nouveau-Brunswick a besoin de routes et de ponts. Je ne désire pas afficher que ma province est dans un état de pauvreté, mais je dis qu'en commun avec le reste du Canada nous pourrions consacrer une bonne somme d'argent à la construction de chemins et de ponts au profit du peuple. Si le ministre accapare cette voie, ces gens doivent avoir une communication de chemin de fer, et le ministre devrait hésiter avant de suivre cette ligne de conduite.

M. COCHRANE: Combien d'habitants occupent cette section du pays?

M. LOGGIE: Environ 140 familles.

M. CARVELL: N'y eût-il que cent personnes, c'est leur enlever des droits qu'on ne devrait pas leur enlever, et qui doivent

être procurés par une autre personne. Mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie) était trop modeste pour en énoncer la véritable raison. Je soupçonne qu'il existe une petite jalousie dans ce district entre les deux villes, et il y a peut-être eu quelque influence occulte entre Newcastle et Chatham. A cause de ce seul motif, le ministre ne devrait pas permettre la réalisation de cette chose. Il sait que des compagnies de chemins de fer mettent en service des convois qui ne les rémunèrent pas. Il lui est inutile de secouer la tête. Dans le Nouveau-Brunswick, je puis citer des cas où le Pacifique-Canadien a fait circuler à perte plusieurs trains, mais il les a mis en circulation, afin de favoriser le sentiment public. Ce chemin de fer met en service un deuxième convoi entre ma ville et Frédéricton—soit une distance de soixante-deux milles—et il avoue qu'il perd de l'argent. Néanmoins, il opère ce service, parce que les habitants de Frédéricton l'ont demandé. Newcastle est le chef-lieu du comté et Chatham est la ville commerciale. Ces habitants doivent se rendre à ces deux villes, et le ministre intercepte les moyens de communication entre Chatham et Newcastle. Mais cet acte n'est pas la moitié aussi préjudiciable que le retrait d'un privilège, dont ils ont joui pendant trente à quarante ans.

M. LOGGIE: Le ministre se rappellerait-il que, si cette voie ferrée était un embranchement, conformément à la politique du ministère des Chemins de fer, le Gouvernement considérerait alors l'absorption de cet embranchement et le paiement de l'intérêt qu'il porte. Il a déjà absorbé cette ligne et il en a payé le coût.

M. COCHRANE: Si la voie payait les seuls frais du service, je serais heureux de leur accorder un convoi. Je n'en exigerais pas de profits.

M. LOGGIE: Un embranchement ne paye pas par lui-même les frais d'exploitation, mais il apporte une grande quantité de trafic à la ligne principale et procure un long transport. Il contribue à accroître les recettes du chemin de fer en général. La politique consiste aujourd'hui à tâcher de contrôler et de mettre en service les embranchements, même s'ils ne rémunèrent pas. En définitive, ils rapporteront, car ils encouragent le trafic sur les embranchements et accroissent celui de la voie principale. Lorsque cette question a été soulevée, il y a quelques semaines, j'ai suggéré que je pourrais présenter des raisons valables motivant le rejet de ce crédit, et pour lesquelles je proposerais le retranchement de cet article. Si je fais cette proposition, je suppose qu'elle sera rejetée. J'en ferais plutôt retomber la responsabilité sur le ministre, qui a déclaré ne pas avoir pris de décision définitive et qui a promis d'étudier la question, en visitant lui-même les établissements avant d'exercer une plus ample action. Je désirerais particulièrement lui voir consulter les gens qui habitent à l'endroit connu sous le nom d'Ivory-Crossing, entre Nelson et la jonction Chatham. Cette section jouissait autrefois d'installations de chemin de fer. La voie ferrée a reçu des subventions fédérales; puis le Gouvernement l'a acquise de la Gibson Railway Company, et il a continué d'octroyer à cet établissement les privilèges d'un chemin de fer. Si on enlève ces rails, cette section sera privée de toutes facilités de chemin de fer. Ces gens ne sont aucunement en contact avec la rivière. Ils en sont distants de deux ou trois milles à Nelson. C'est une question plutôt sérieuse de leur enlever des privilèges, dont ils ont joui pendant trente-cinq à quarante ans. J'ai voyagé sur ce convoi, et il y a presque toujours des voyageurs à destination d'Ivory-Crossing.

M. COCHRANE: Est-ce un village?

M. LOGGIE: Oui, il y a parfaitement un village à cet endroit.

M. COCHRANE: Y a-t-il des industries?

M. LOGGIE: Non, il n'y a pas d'industries. C'est un groupe agricole, et il est expédié de grandes quantités de bois aux moulins de pâte à papier et aux villes.

En ce qui concerne les autres sections, savoir: Chelmsford et Kirks, je dois vigoureusement protester contre l'entreprise du ministre d'enlever les rails à cet endroit, et surtout avant qu'il soit pris des mesures, en vue de la construction de ponts. Je ne pense pas qu'il devrait être exercé quelque action avant que le gouvernement local prît, si vous le désirez, de mesures pour construire deux ou trois ponts. Il faudrait construire un pont à Derby-Junction. Il en existait un, mais il n'est plus réparable. La sous-structure est en place, mais la superstructure a disparu. Le gouvernement local construit un nouveau pont entre Nelson et Newcastle au coût d'environ un demi million de dollars. Il ne projette pas la reconstruction du pont à Derby-Junction, et le seul moyen qu'ont les voyageurs de traverser est de marcher le long de la voie ferrée, ce qui est contraire à la loi. Jusqu'à ce qu'on répare ce pont et construise un pont à Derby-Junction, un autre à Chelmsford et un autre peut-être plus en amont de la rivière, le Gouvernement ne devrait pas entreprendre l'enlèvement de ces rails. Même si les ponts doivent être construits, je proteste contre l'abolition de privilèges dont on a joui si longtemps. L'honorable ministre se rappellera que, pendant les deux derniers mois, lors de l'inondation, le pont est devenu en si mauvais état qu'il était dange-

reux d'y faire circuler un train. Il a fallu le faire circuler en amont de l'autre côté de la rivière, puis sur l'Intercolonial jusqu'à Chatham-Junction. Afin d'assurer le transport nécessaire des marchandises, l'honorable ministre a dû mettre un convoi en service entre Chatham-Junction et Blackville. Le ministre ne peut satisfaire les habitants d'Ivory-Crossing, car il est impossible de leur remplacer les installations de chemin de fer qu'il leur enlève. Dans cette affaire, je représente les établissements d'Ivory-Crossing, de Chelmsford, Kirks, d'Upper-Nelson et de Coughlans.

Il y a une autre région appelée Grey-Rapids. J'ai sur mon bureau une lettre de l'honorable John O. Burchill, qui proteste contre l'enlèvement de ces rails. Il possède une terre à bois près de Grey-Rapids, il est impossible de transporter le bois de ces terres, sauf par voie ferrée.

M. COCHRANE: Nous serions heureux de passer un contrat avec lui, s'il voulait y consentir.

M. LOGGIE: Je suppose qu'il en sera content. Il ignorait qu'on projetait l'enlèvement de ces rails. Lorsqu'il en a entendu parler il m'a écrit. Il a l'intention d'exercer l'exploitation forestière le long de la voie ferrée et d'utiliser le chemin de fer pour transporter le bois au marché.

Pour accroître les installations à Frédéricton, $20,000.

M. CARVELL: Dois-je entendre que l'honorable ministre affirme que c'est l'intention que le St. John Valley Railway devra utiliser la nouvelle gare à Frédéricton, en ce qui concerne sa voie ferrée?

M. COCHRANE: L'arrangement n'est pas conclu, mais à l'étude. Nous espérons le terminer, de sorte que ce chemin de fer pourra utiliser la gare du Pacifique-Canadien à Frédéricton, ainsi qu'une partie de sa voie.

M. CARVELL: Le Gouvernement construit-il la gare de l'Intercolonial sur l'emplacement de l'ancienne, c'est-à-dire, sur le côté ouest de la rue Queen?

M. COCHRANE: Très près de cet emplacement. L'édifice est presque achevé.

M. CARVELL: Cela se trouvera à un demi mille en amont de la voie du nouveau chemin de fer St. John Valley?

M. COCHRANE: Non, mais nous avons l'intention de mettre cette voie en service jusqu'à Frédéricton sur la voie du Pacifique-Canadien avec le St. John Railway Valley, mais non avec l'Intercolonial.

M. CARVELL: C'est dommage qu'on ne puisse construire une gare de jonction.

M. COCHRANE: C'était malheureusement à l'entreprise avant mon entrée en charge.

M. LOGGIE: Si je ne me trompe, le ministre a déclaré que ce n'était pas l'intention de supprimer l'une ou l'autre gare au sujet de la déviation de la voie que j'ai déjà mentionnée.

M. COCHRANE: Ce ne l'est pas.

M. LOGGIE: Par conséquent, il y aura encore une station à Chatham, ainsi qu'à Chatham-Junction?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Dans sa politique d'embranchements, mon honorable ami, le ministre, sera probablement obligé d'acquérir des voies, qui ne seront pas meilleures, au point de vue du trafic, que cette voie qu'il abandonne. Il ne sera pas non plus à même de suivre le principe qu'une voie doit rapporter. Il devra modifier une autre idée que celle du rapport, et c'est celle de l'octroi d'installations aux gens.

Au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse, à l'île du Prince-Edouard et dans certaines parties de la province de Québec, on est resté longtemps sans moyens de transport, mais on a fini par en obtenir sous forme d'embranchements qu'il n'a pas été avantageux aux compagnies d'exploiter. Mon honorable ami ne devrait procéder que lentement à la soustraction des avantages quelconques dont le peuple a pu jouir. Quand même ces commodités ne seraient pas rémunératrices, c'est le déranger gravement que de les lui enlever après qu'il en jouit durant des années.

M. H. BOULAY (Rimouski): Monsieur le président je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer, si, dans l'item que nous discutons dans le moment, il y a un montant affecté à la construction d'un viaduc à Petit-Métis? L'année dernière, j'avais fait une semblable demande, on m'avait répondu dans l'affirmative, et la chose n'a pas été faite. J'aimerais à savoir du ministre des Chemins de fer s'il a l'intention de construire ce viaduc cette année.

M. COCHRANE: L'honorable député est capable de s'exprimer en anglais.

Sir WILFRID LAURIER: Voilà qui n'est pas juste à l'égard de l'honorable député. Il peut poser sa question en français et mon honorable ami peut lui répondre en anglais, s'il le désire.

M. GRAHAM: L'honorable ministre ne saurait contraindre l'honorable député à s'exprimer en anglais; il a droit de s'exprimer en français. Quant à vous, monsieur l'Orateur, vous pourriez aider à l'honorable ministre à donner sa réponse. Je crois savoir que l'honorable député (M. Boulay)

peut se faire comprendre plus facilement en français qu'en anglais.

M. COCHRANE: L'honorable député s'apercevra probablement que ce qu'il demande est inscrit au budget, quand je serai arrivé à l'explication des crédits de mon ministère.

M. BOULAY: Je ne veux pas que cet item soit adopté avant qu'on nous ait fourni des explications. Je vais tâcher de m'exprimer en anglais. Je désire savoir si ce crédit comprend une certaine somme d'argent pour payer le coût de construction de certains viaducs à Macinder. L'an dernier, j'ai posé la même question et l'on m'a répondu que ces travaux se feraient, mais il en a été autrement. Je voudrais savoir s'ils vont se faire cette année et si ce crédit comprend de quoi en solder le coût.

M. COCHRANE: Le seul viaduc du comté de l'honorable député à la construction duquel nous ayons pourvu, est un viaduc qui se trouvera situé un peu à l'ouest de Petit-Métis.

M. BOULAY: C'est celui-là.

Nous avons porté des plaintes, depuis un certain temps, sur l'administration del'Intercolonial. Sur un parcours de 120 milles, depuis un certain nombre d'années, dans le comté de Rimouski, il y a cinq à six cents hommes employés par l'Intercolonial, lesquels n'ont pas reçu de leur supérieur immédiat,—je veux parler de M. Brady,—toute la somme de justice qu'ils étaient en lieu d'attendre de lui. Il en est de même aussi, pour le public commercial de mon comté qui se plaint et diminue les affaires.

Je dis que les employés de l'Intercolonial n'ont pas reçu justice de M. Brady. Ils ont même été brutalisés par le surintendant général Brady, et je vais en donner la preuve, ici, afin que la Chambre juge par elle-même de la légitimité de mes remarques. Ce n'est pas par rancune ni aigreur que j'agis ainsi, mais pour livrer des faits qui prouveront jusqu'à l'évidence le manque de jugement, sinon la malice et l'incapacité patente du personnage en question.

En différentes circonstances, l'année dernière, j'ai dû me faire entendre par la voix des journaux, et je vais donner lecture de deux lettres que j'ai adressées au "Progrès du Golfe", me plaignant de M. Brady, qui est encore le surintendant général de l'Intercolonial.

A la suite d'un accident arrivé à Notre-Dame du Sacré-Cœur, l'année dernière, M. Brady congédia du service sept ou huit employés.

Après avoir pris connaissance des faits, moi-même,—je suis un ancien employé de chemin de fer,—j'en suis venu à la conclusion que la punition infligée par M. Brady à ses employés était tout à fait injuste et en grande partie non méritée. J'ai pris le fait et cause de ces employés, j'ai écrit à M. Brady, et lorsque j'ai vu que nous n'obtenions pas justice, j'ai écrit dans le journal que je viens de nommer, l'article suivant. Mais avant d'aller plus loin, je dois dire que M. Brady, avant d'entendre leurs témoignages, lui, qui devait assister à cette enquête comme un juge, prononçait son jugement avant même d'entendre l'enquête. Il est d'usage d'entendre d'abord la preuve avant de prononcer un jugement, mais pour M. Brady, il les condamne avant de les entendre, et il les traite de parjures. Voici l'article dont je viens de parler:

Au potentat M. Brady.

Lors de l'enquête instituée pour rechercher les causes et établir les responsabilités de l'accident de N.-D. du Sacré-Cœur, M. Brady, au lieu d'agir en juge sage, prudent et impartial, vous avez dit avant l'enquête que les employés des trains étaient les coupables et qu'il y aurait des parjures à cette enquête.

Sur quoi, M. Brady, vous basiez-vous pour faire de tels avancés?

Plus que cela, durant l'enquête vous avez même poussé l'audace jusqu'à intimider de pauvres employés déjà assez chagrinés de l'accident qui leur était arrivé, en leur lançant à la figure l'accusation qu'ils se parjuraient.

Pourquoi disiez-vous cela, M. Brady, si vous êtes un homme intelligent, si vous avez la moindre conception des devoirs que vous imposent vos fonctions de commissaire de l'Intercolonial? Et sur quoi vous basiez-vous, enfin, pour insulter aussi bassement de braves employés qui en honneur et en respectabilité valent pour le moins les commissaires mêmes de l'Intercolonial?

Quoi! 7 ou 8 hommes jurent positivement que le sémaphore était bas lorsque leur train est passé, tandis que 2 ou 3 autres, de l'extérieur, jurent le contraire et cela vous suffit pour dire que les premiers se parjurent? Mais vous ne raisonnez donc pas, M. Brady? Ou plutôt vous raisonnez à l'encontre de la preuve faite même devant vous?

M. Brady, si vous aviez la moindre connnaissance en fait de chemin de fer, vous vous seriez peut-être dit qu'en effet, une demi-minute avant que le train passât, il pouvait se faire que le sémaphore fut levé, mais que par mégarde ou oubli il a pu être baissé pour quelques instants, puis relevé juste au moment où le train était passé, et que c'est à ce moment-là que des gens de l'extérieur ont vu qu'en effet le sémaphore était haut et que le train s'en allait.

Au lieu de congédier les 8 employés que vous avez brutalement mis à la porte, sans merci et sans raison fondée, si vous aviez agi en juge impartial, votre devoir était de leur donner le bénéfice du doute et d'agir en conséquence.

Il y a plus que cela encore M. Brady, vous avez eu l'audace de leur dire: "Si vous ne parlez pas l'anglais, vous n'avez pas raison d'être employé sur l'Intercolonial.

Est-ce vrai ou faux, M. Brady, que vous avez eu l'imprudence de tenir un tel langage?

Si, comme des gens d'honneur me l'ont affirmé, vous avez dit les paroles précitées, vous ne méritez pas un instant que l'on vous permettre de circuler dans la province de Québec car un insulteur aussi grossier n'a pas le

droit d'occuper une position qui le met en contact journalier avec les Canadiens-français.

De quel droit, M. Brady, vous qui ne parlez pas le français, pouvez-vous reprocher à un employé de ne pas parler l'anglais avec perfection? Vous ne devez pas ignorer qu'en effet, chacun de ces employés est plus instruit que vous, en ce sens que tous lisent et comprennent bien la langue anglaise, bien que tous ne parlent peut-être pas comme s'ils eussent été élevés sur les bords de la Tamise.

Chose certaine, c'est que cela n'était aucunement un obstacle à l'accomplissement parfait de leur devoir, et qu'il n'est pas strictement nécessaire de parler anglais pour être poli.

Heureusement que tous les anglais de notre pays ne pensent pas comme vous, M. Brady. Peut-être aussi, est-ce parce que vous n'avez pas l'honneur d'appartenir à la noble race anglo-saxonne que vous essayez de vous en venger sur les Canadiens-français?

En terminant, M. Brady, je vous demande incessamment de bien vouloir nous rendre compte de votre conduite dans les faits ci-dessus mentionnés. Il serait, en effet préférable que vous répondiez de suite à chacune des accusations que l'indignation publique me force à porter contre vous. Conscient de mes devoirs de représentant du peuple, je me rendrai sans crainte jusqu'au bout; ce qui veut dire que j'en ai encore pour quelque temps, car votre dossier est fortement chargé.

H. Boulay.

M. GAUVREAU: Est-ce que M. Brady a répondu à cette lettre-là?

M. BOULAY: Non, je n'ai pas eu de réponse. C'était un accident qui était arrivé à Sacré-Cœur. Il y avait de la brume ce jour-là, les employés du train ont tous juré que le sémaphore était en bas, pendant que l'agent a juré qu'il était en haut. En présence du seul témoignage de l'agent, et malgré les serments des employés, M. Brady a destitué tous ces hommes.

M. LEMIEUX: Combien?

M. BOULAY: Sept ou huit. Le moins qu'il pouvait faire aurait été de donner le bénéfice du doute à ces pauvres malheureux.

Après que j'eus écrit cet article, la société des employés de chemin de fer a pris la chose en mains et a fait des remontrances à M. Brady. Trois ou quatre mois après ces employés furent réinstallés. Ou ces employés étaient coupables ou ils ne l'étaient pas. S'ils n'étaient pas coupables, pourquoi avoir suspendu sept au huit pauvres pères de famille et leur avoir fait perdre leur temps, pour venir admettre ensuite qu'on s'était trompé. S'ils étaient coupables, pourquoi les avoir repris. En les réinstallant, M. Brady a admis qu'il s'était trompé, on ne peut pas sortir de là.

Un peu plus tard j'étais encore témoin, personnellement, d'un autre accident qui arrivait à Sayabec.

J'étais à la station, et j'ai vu le conducteur Deschamplain dans le bureau de l'agent. Il était donc à son poste, attendant des ordres. Le train de M. Deschamplain était sur la voie d'évitement. Ce train spécial, qui stationnait sur la voie d'évitement, recula et frappa l'Ocean Limited, sur un signal donné par l'un des serre-freins ou mécanicien, à l'effet de mettre ce train sur la voie principale. A ce moment-là le conducteur Deschamplain était sur le quai de la gare.

Est-ce la faute du conducteur si l'un des serre-freins s'est trompé? Qui était celui qui devait être puni de l'ordre donné au train de reculer? Etait-ce le conducteur ou le serre-frein? C'est le conducteur qui était à son poste qui a été le seul puni.

M. PAQUET: Après une enquête?

M. BOULAY: Il n'y a pas eu d'enquête. et le seul employé coupable n'a pas été une seule journée suspendu.

Ceci est arrivé en plein jour, dans le cours de l'été et à la connaissance de toutes les personnes qu'il y avait dans le train, à la station.

Je me suis permis d'écrire un nouvel article dénonçant encore ces faits à M. Brady. Voici ce que j'écrivis:

M. Brady et ses méfaits jugés.

Il y a quelque temps, M. Brady, un léger accident est arrivé à Sayabec, vers les 7 heures du matin. J'étais à la station et je vis le conducteur Deschamplain dans le bureau, parfaitement à son poste et attendant le passage de l'Ocean Limited à bord duquel je devais monter. Le train de M. Deschamplain était sur la voie d'évitement.

Dès que je fus monté dans le train rapide, une forte secousse se fit sentir et j'entendis craquer quelques vitres. Descendant promptement, je vis que le train spécial avait reculé et frappé l'Ocean Limited sur un signal donné par l'un des serre-freins ou mécaniciens, à l'effet de remettre ce train sur la voie principale. A ce moment le conducteur Deschamplain était sur le quai de la gare.

Est-ce la faute de ce dernier, M. Brady, si l'un de ses serre-freins s'est trompé? Et qui deviez-vous punir en la circonstance, ou le conducteur qui était à son poste, attendant les ordres qu'on devait lui donner, ou le serre-frein qui s'est trompé et qui a été la cause directe de l'accident?

Si l'on posait la même question à un enfant qui eût été témoin de cet accident, je suis certain, M. Brady, qu'il ferait une réponse beaucoup plus logique que vous ne pourriez le faire vous-même, puisque du haut de votre grandeur et dans votre prétendue sagesse philosophique, vous avez tenu le malheureux conducteur responsable de l'accident.

Vous le suspendez dans ses fonctions pour un mois, le privant ainsi de son salaire pendant ce laps de temps, le volant pour mieux dire, tandis que le seul véritable auteur de l'accident n'a pas été démis de ses fonctions pour un seul jour même, et pouvant par là même s'arroger le droit de recommencer la même sottise le lendemain.

Savez-vous, M. Brady, qu'un homme qui n'a pas plus de jugement que cela et qui commet si sotte erreur, peut tout aussi bien oser affirmer que deux et deux font trois et révolutionner un chemin de fer en six mois? Vous accablez les employés du poids de vos injustices et de vos tyrannies, vous destituez ceux mêmes qui font leur devoir et vous prétendez avoir raison?

Le Canadien-Pacifique s'est dispensé de vos services, il y a quelques années et j'ai constaté que ce ne devait pas être sans raison. Vous devriez, M. Brady, apprendre à être plus logique, à raisonner avant de prononcer un jugement. Songez qu'en privant ce pauvre père de famille de son salaire, vous enlevez, par ce fait même, le pain de la bouche de ses enfants et que ceux-ci, ainsi qu'une mère en pleurs, crient vengeance contre vous!

Le Gouvernement, et surtout l'honorable ministre des Chemins de fer devraient faire cesser au plus tôt vos exactions, car nous ne sommes plus au temps de Néron qui poussait la cruauté jusqu'à s'éclairer avec des torches vivantes. Pendant que vous vous promenez—ou plutôt que vous "serpentez" par voie de chemin de fer Intrecolonial, dans un beau char privé que le peuple met à votre disposition, vous êtes la terreur des employés qui tous vous exècrent plus encore qu'ils vous redoutent, n'en doutez pas.

Et l'Intercolonial n'est pas mieux administré qu'il ne l'était du temps du vieux Pottinger qui était respecté du public comme de ses employés qu'il traitait comme des hommes et non comme des brutes, c'est-à-dire avec bienveillance et justice.

Maintenant, à vous la partie, M. Brady, défendez-vous, si vous en êtes capable et si vous en avez l'audace, des accusations que j'ai portées contre vous; essayez de démontrer que vous n'avez pas eu tort de destituer impitoyablement M. Deschamplain au sujet de cet accident dont il n'était nullement responsable. Si vous êtes capable de le faire, le public jugera qui a raison et pourra s'assurer si, oui ou non, il reste encore un peu de cervelle dans votre méchante tête.

N'oubliez pas, M. Brady, que vous devez au public, sans plus de délai, une explication franche et claire de tous les méfaits dont je vous ai accusé. Si vous continuez ainsi à garder de Conrart . . . le prudent silence, je me verrai obligé de demander raison de votre conduite sur le parquet de la Chambre des communes même.

H. Boulay,
Député.

Plus tard, j'eus encore maille à partir avec le même individu, au sujet d'une autre affaire, non moins ridicule. C'était à propos de l'abaissement du plancher des hangars à fret, j'entends de ceux qu'il faisait construire. D'ordinaire, le plancher de ces hangars est au niveau des plate-formes des passagers. Cela rend la manœuvre du fret plus facile. En abaissant ce niveau, on peut se rendre compte de la position dans laquelle se trouvent les employés chargés de manœuvrer le fret. Il s'ensuit que les employés ont beaucoup de difficulté à travailler par suite de cette différence de niveau d'un plancher à l'autre.

M. BOULAY.

On comprend que cela n'offre pas de difficulté quand il s'agit du fret léger, mais quand il faut manœuvrer des pesanteurs de quinze cents à deux mille livres, ce n'est plus la même chose du tout. Quand il s'agit, par exemple, d'une tonne de melasse ou d'un engin, dont le poids dépasse souvent deux mille livres, on voit tout de suite que cette différence des niveaux augmente considérablement le travail des employés, et ces pauvres hommes ne peuvent pas faire ce travail sans qu'il arrive des accidents. Cela est presqu'impossible. On voit de suite que cela n'a pas de bon sens.

J'ai dû me battre tout l'été dernier, et j'ai dû faire deux voyages à Ottawa pour venir exposer cet état de choses. Le sous-ministre des Chemins de fer, qui est un homme pratique, m'a rendu justice, il a parfaitement compris et il a admis que c'était ridicule. Immédiatement, des ordres ont été donnés de remédier à cela.

Il me reste encore un autre cas à citer pour démontrer l'incompétence de M. Brady que l'on persiste à garder dans l'administration de l'Intercolonial. Nous avions au service de ce chemin de fer, un conducteur du nom de Audette. M. Audette est à peu près le meilleur conducteur qu'il y ait sur le chemin de fer et le public voyageur de la province de Québec a très bien connu ce conducteur.

C'est un homme qui a fait le service sur l'Intercolonial depuis au delà de trente ans. On l'a mis à la retraite et cependant, aujourd'hui, cet homme est encore plus capable que moi et devrait être encore au service du chemin de fer. Mais M. Brady s'est mis dans la tête de le pensionner. Voyant un jour arriver M. Audette habillé, comme il devait l'être pour remplir ses fonctions—c'était en hiver,—M. Brady a trouvé qu'il n'était pas habillé tout à fait à son goût et sans s'enquérir de la capacité physique de Audette, il donna l'ordre, immédiatement, au surintendant de le mettre à sa retraite. Tous les autres employés s'opposèrent à ce procédé, car en le mettant à sa retraite, on était obligé de lui payer une pension à même le fonds général, alimenté par ces mêmes employés, et cela pendant dix ou quinze ans, sans la moindre nécessité, car M. Audette était encore capable de travailler pendant ces années-là.

Mais M. Brady ne voulut pas reconnaître son erreur; il maintint sa décision et M. Audette fut mis à la retraite. M. Audette retire aujourd'hui une pension. Il est agent d'assurances, et la preuve qu'il est encore très capable, c'est qu'il se fait un salaire égal au montant qu'il reçoit pour sa pension. Il est encore plus habile et plus fort que n'importe quel autre employé que l'on pourrait avoir sur ce chemin de fer.

Il y a encore un autre cas que je vais citer, qui est, en quelque sorte, pire que tous les autres, pour démontrer le manque de jugement de ce monsieur Brady. La chose dont je vais parler est arrivée le 2 février dernier. Un train frappait un autre train à Saint-Moïse. Le conducteur Smith avait ordre de courir en avant du train n° 99, parti de Campbellton et allant à Sainte-Flavie. Lorsqu'il quitta la station de Sayabec, il vit qu'il y avait un train en arrière de lui, mais personne ne lui dit que c'était le n° 99, et il continua sa route vers Saint-Moïse qui est la station suivante. Le train n° 99, qui était bien celui qui arrivait à Sayabec au moment où Smith quittait cette station, fut obligé d'attendre une dizaine de minutes pour laisser écouler le temps requis qu'il doit y avoir entre deux trains qui se suivent. Or, l'ingénieur Matheson était sur le train n° 99 et savait parfaitement que Smith ne devait pas être loin puisqu'on le retenait à Sayabec, pour donner à Smith le temps de s'en aller, et il aurait dû, en conséquence, modérer la rapidité de son train de manière à prévenir tout accident. Entre Sayabec et Saint-Moïse, il y a d'abord une rampe de cinq milles de long et ensuite une descente de trois milles en arrivant à Saint-Moïse. Comme le train de Smith arrivait à Saint-Moïse, marchant encore à une rapidité de dix milles à l'heure, placé à l'arrière de sa vanne, il vit venir derrière lui, à toute rapidité, le train n° 99. Ayant à rencontrer le train n° 76 à Saint-Moïse, et pour éviter tout accident avec le train qui pouvait être en face de la station, il avait dû modérer l'allure de son propre train, et, en ne marchant ainsi que dix milles à l'heure, il faisait acte de prudence et agissait suivant les règlements. On le blâme pour ne point avoir protégé son train suffisamment, mais il ne pouvait pas le faire parce qu'il n'y a aucune nécessité de protéger un train qui est en marche surtout lorsqu'il court dix milles à l'heure.

Comme résultat de l'enquête qui fut tenue, le seul employé qui fut suspendu fut Smith, qui n'était pas coupable. Je vais lire quelques parties des témoignages entendus à l'enquête, afin de mieux faire comprendre les faits:

M. Brady écrivit à M. Price la lettre que voici:

Moncton (N.-B.), 22 février 1913.

M. E. Price,
Surintendant,
Campbellton (N.-B.).

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 12 février concernant l'accident de Saint-Moïse arrivé le 2, le conducteur Smith et son serre-frein d'arrière sont coupables de n'avoir pas protégé leur train comme il le fallait. Vous suspendrez le conducteur pour trois mois et lui assignerez le poste de serre-frein pour six mois, et s'il le refuse il devra rester suspendu durant six mois. Vous suspendrez le serre-frein Dubé pour six mois, pour avoir violé les règles concernant la protection d'arrière. Vous réprimanderez le mécanicien Matheson pour n'avoir pas usé de plus de discernement en approchant de Saint-Moïse, dans cette circonstance. M. Matheson admet lui-même qu'il ne pouvait pas voir les lumières d'arrière des trains en avant de lui, à la distance que représente une suite de seize ou dix-sept poteaux de télégraphe.

Votre dévoué,
(Signé): F. P. Brady,
Surintendant général.

Il n'y a pas plus de trois mois le même mécanicien perdit son train et ne s'en était pas encore aperçu quand il est arrivé à la station. Le train suivait, à une distance de dix-sept milles. Le surintendant demandât qu'il fût suspendu pour deux semaines, mais il ne fut pas suspendu, et l'on a fait peser sur ce pauvre conducteur Smith toute la responsabilité de l'accident. Matheson admet lui-même qu'il pouvait voir la lumière d'arrière du train en avant de lui, à la distance que représente une suite de quinze à seize poteaux de télégraphe.

M. LEMIEUX: Que voulez-vous dire par ces mots: il a perdu son train?

M. BOULAY: Le train s'est détaché de la locomotive, et il a continué sa route sans s'apercevoir qu'il avait perdu son train; il ne s'en est aperçu qu'après avoir atteint la station. Son train suivait à une distance de dix-sept milles. C'est le même homme à qui, trois semaines plus tard, arrivait l'accident en question. A l'enquête tenue au sujet du second accident, celui qui est survenu entre le n° 99 et le train du conducteur Smith, il a admis qu'il pouvait voir la venue de Smith à la distance que représentait en avant de lui une suite de quinze ou seize poteaux de télégraphe, et que son train ne se composait alors que de quinze wagons.

M. GAUVREAU: Avez-vous jamais été en lieu de porter plainte au ministre à cet égard, ou bien pourquoi avez-vous attendu si longtemps avant de saisir cette Chambre de votre grief?

M. BOULAY: Je vous répondrai dans l'instant. Quand j'appris la chose, je me rendis au bureau du sous-ministre et lui expliquai toute l'affaire. Je vais citer la lettre de M. Campbell sur la question. Elle est adressée à M. Brady:

Le vendredi, 1er avril 1913.

Cher monsieur,—Je vous renvoie avec la présente le document que vous m'avez transmis sous votre pli du 28 ultimo, votre dossier B2/9286 relativement à la rencontre entre le train n° 99 et le train spécial de Smith à destination de l'ouest, près de Saint-Moïse, le 2 février dernier.

J'ai soigneusement parcouru la preuve testimoniale faite à l'enquête et sans la mesure où j'en puis juger, je ne saurais m'expliquer

la peine que vous avez infligée à ceux qui sont responsables de cet accident.

D'abord, d'après la déposition du conducteur Smith, il semblerait que l'allure de son train était d'environ 10 milles à l'heure, lors de la rencontre avec le train n° 99, de sorte, que je ne saurais concevoir comment il aurait pu donner à son train de meilleur protection que celle qu'il a prise en ordonnant à son serre-frein de sauter de l'arrière du train pour arrêter le train n° 99, avant qu'il frappât le train spécial de Smith.

D'autre part, Matheson, le mécanicien du train n° 99 sachant que le train spécial de Smith n'était qu'à peu de distance en avant vu que ce train devait stationner 10 minutes à Sayabec pour permettre au train spécial de Smith de passer, aurait dû maîtriser son train de manière à pouvoir l'arrêter, à portée de sa vue. Il n'en fit rien, vu qu'il déclare qu'il vit l'arrière du train de Smith, quand il se trouvait environ à la distance de six poteaux de télégraphe. Dans son rapport sur cette affaire, le surintendant Price propose la suspension du conducteur Smith et du serre-frein Dubé pendant deux mois, pour n'avoir pas convenablement protégé l'arrière de leur train, et celle du mécanicien Matheson pendant deux semaines, pour n'avoir conservé la maîtrise voulue sur son train.

Toutefois, dans la lettre que, le 22 février, vous adressez au surintendant Price, vous aggravez la peine infligée au conducteur Smith, en portant de deux à trois mois la suspension suggérée par le surintendant Price, avec abaissement au rang de serre-frein pendant six mois, et s'il ne remplît pas les fonctions de serre-frein pendant six mois, il doit demeurer suspendu pendant six mois; vous aggravez en outre la suspension proposée contre le serre-frein Dubé en la portant de deux à trois mois. D'autre part, vous atténuez la peine de l'ingénieur-mécanicien Matheson, en substituant à la suspension de deux semaines, proposée par le surintendant Price, une réprimande pour n'avoir pas fait preuve de plus de jugement en approchant de la gare de Saint-Moïse, bien que vous ajoutiez: M. Matheson admet lui-même qu'il pouvait voir les feux du fourgon du train en avant de lui, sur une distance de quinze ou seize poteaux de télégraphe. Dans sa déposition, il dit qu'il se trouvait à la distance de six poteaux de télégraphe de l'arrière du train spécial de Smith, quand il l'aperçut. Comme le suggère le surintendant Price, il paraîtrait que l'ingénieur-mécanicien Matheson devrait être puni, et bien que le conducteur Smith eût pu protéger davantage son train en utilisant des fusées et des pétards ou signaux détonnants, il avait pourtant l'œil au guet, ainsi que le serre-frein, et celui-ci, afin de donner avec le drapeau le signal au train 99, sauta à bas du train, alors qu'il marchait à l'allure de dix milles à l'heure. Ne semble-t-il pas que l'ingénieur-mécanicien Matheson voyant le train de Smith à la distance de six ou sept poteaux de télégraphe en avant, aurait dû maîtriser son train, de manière à éviter l'accident? Ne semble-t-il pas en outre que l'ingénieur-mécanicien ait fait preuve d'extrême imprudence en frappant le train de Smith, alors que ce dernier marchait à l'allure de dix milles à l'heure? On trouve fort critiquable la peine infligée à Smith et à Dubé, surtout en vue du fait que Matheson se tire d'affaire à si bon marché.

M. BOULAY.

Je vous prierais de relire les dépositions, surtout en ce qui concerne les questions soulevées dans cette lettre et de nous donner votre avis sur les raisons qui empêchent de punir Matheson.

Bien à vous,
(Signé) A. W. Campbell.

Cette lettre fut adressée à Brady le 11 avril 1913. C'est une lettre fort sensée basée sur la preuve testimoniale et dans laquelle le sous-ministre s'inspire de son esprit de justice. Certes, du 11 avril à cette date, Brady aurait dû être en lieu de réparer son erreur, et cela en justice pour ces pauvres employés si maltraités; mais ce n'est que tout récemment qu'il a trouvé moyen de réparer le mal fait. Je citerai plus tard sa lettre. Le 16 avril 1913, il répond à M. Campbell et voici cette lettre:

A. W. Campbell,
Président du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

Cher monsieur,—En réponse à votre communication du 11 courant, au sujet de la rencontre du train n° 99 et du train spécial de Smith à destination de l'ouest, à Saint-Moïse, le 2 février dernier, je dois vous dire que j'ai pris note de vos observations.

Le conducteur Smith n'a pas mis en œuvre ses moyens de protection assez tôt. En pareilles circonstances ce qu'il a fait se résume à peu de chose. Il aurait fort bien pu à un endroit quelconque jeter une de ces fusées qu'on lui fournit tout spécialement dans ce but sans qu'il lui eût fallu sauter à bas du train c'est ce qu'il n'a pas fait, et les circonstances prouvent clairement que ni lui ni son serre-frein n'ont sauté du train, avant d'avoir vu venir le train n° 99.

L'ingénieur-mécanicien Matheson était dans son droit, je ne connais ni règlement, ni coutume qui oblige un train régulier à marcher à une allure qui permette aux mécaniciens de les arrêter quand survient un obstacle à portée de leur vue, et si pareille règle existait, nous n'aurions jamais de trains réguliers sur la voie. Matheson prétend qu'il maîtrisait son train de sorte qu'il aurait pu l'arrêter avant d'avoir passé le sémaphore, si le signal d'arrêt eût fonctionné, et le peu d'avaries éprouvées confirme son avis. La gelée dans l'air l'empêcha de voir le sémaphore avant d'avoir aperçu les feux d'arrière. Cet accident tient uniquement à ce que le conducteur n'a pas protégé assez tôt son train, comme il l'aurait pu faire, sans inconvénient pour lui-même ou pour son serre-frein et ils sont tous deux responsables.

La peine infligée à ces employés est similaire à celle établie par le ministre, lors de l'accident du Sacré-Cœur, accident de tout point semblable à celui-ci.

La plupart des accidents de ce genre que nous avons éprouvés cet hiver tiennent soit à trop de lenteur de la part de ceux qui auraient dû protéger leur train, soit au manque absolu de protection.

Bien à vous,
(Signé) F. P. Brady.

Je fis de nouvelles représentations et M. Campbell écrivit de nouveau à M. Brady.

Quand je constatai que je ne pourrais pas obtenir justice de M. Brady, j'allai voir le ministre, avec le conducteur Dubé, et le 16 avril M. Campbell écrivit à M. Brady. Je n'ai ici ni la lettre de M. Campbell, ni la réponse. Ces deux lettres se sont sans doute égarées. Au surplus, elles étaient conçues à peu près dans le même sens que celles dont je viens de donner lecture, M. Brady prétendant qu'il ne pouvait rien faire.

Je vais citer quelques particularités que j'emprunte à la preuve testimoniale. J'ai déjà donné un précis de cette preuve et cet exposé sera sans doute bien compris de tous les députés qui connaissent familièrement la marche des trains. L'agent expéditeur des trains avait donné à M. Smith l'ordre de faire circuler son train avant le train n° 99 qui était de deux heures en retard. Après son départ, M. Smith constata qu'il y avait un autre train spécial en marche, précédant le train n° 99. Il précéda ce train spécial tout le temps. Il avait l'ordre de se rendre à Sainte-Flavie. L'ordre portait: "Précédez le train 99 jusqu'à ce que vous l'ayez rejoint, c'est-à-dire jusqu'à ce que le train soit assez prêt pour passer devant le vôtre".

En quittant Sayabec, Smith vit en arrière de lui un train qu'il prit pour le train spécial en question, mais qui était le n° 99. Personne ne lui avait parlé de ce train. L'agent expéditeur des trains aurait dû l'avertir que ce train était celui qui aurait dû le précéder, mais on ne lui en donna aucun avis, et à son départ de Sayabec, le train n° 99 entrait dans la gare. D'après le règlement en vigueur sur le chemin de fer, nul train ne doit quitter la gare avant qu'il se soit écoulé dix minutes après le départ du train précédent, et d'après cette règle, l'agent à Sayabec n'aurait pas dû permettre au train n° 99 de partir avant l'expiration de ce délai. Le train dont Matheson était le conducteur aurait dû attendre sept ou huit minutes à Sayabec, afin de laisser ces dix minutes s'écouler et comme il ne l'avait pas fait, l'ingénieur-mécanicien savait parfaitement que l'autre train devait le précéder à peu de distance. Il savait bien qu'il faisait marcher son train à une allure trop rapide. A partir de Sayabec sur un parcours d'environ cinq milles, il y a une rampe, puis vient une pente d'environ trois milles jusqu'à Saint-Moïse. Son train était moins lourd que celui qui le précédait. Il quitta pourtant Sayabec après l'expiration du délai, remonta la rampe puis arriva à la pente des trois milles menant à Saint-Moïse. Il n'avait pas dû se tenir au guet pour le train qui le précédait. Le conducteur Smith avait l'ordre de se croiser avec un autre train à Saint- Moïse et le règlement dit que lorsqu'un train a l'ordre de se croiser avec un autre train à un certain point, il doit approcher la gare lentement. Le train du conducteur Smith marchait à l'allure de dix milles à l'heure et à proximité de la gare de Saint-Moïse il fut obligé de ralentir sa marche, afin d'éviter une rencontre avec le train avec lequel il s'attendait à se croiser à cette gare. Et bien qu'il marchât à l'allure de dix milles à l'heure, il fut frappé par l'autre train qui le suivait. Nonobstant cela, M. Brady dit que ce conducteur doit être puni pour n'avoir pas laissé passer l'autre train. Je vais maintenant citer les dépositions de quelques témoins.

M. MACDONALD: L'honorable député pourrait-il désigner l'agent chargé de l'expédition des trains qui a donné les ordres en question?

M. BOULAY: Je ne saurais dire.

M. MACDONALD: N'est-ce pas celui-là même qui est responsable?

M. BOULAY: L'expéditeur des trains aurait dû avertir l'agent à Sayabec que le train n° 99 était assez près du train spécial pour le laisser passer.

M. MACDONALD: Avez-vous appris le nom de l'expéditeur des trains à cet endroit?

M. BOULAY: Non, je ne suis pas allé aux renseignements. On ne l'a donc pas fait, mais comme le conducteur connaissait les faits, il aurait dû redouter de prudence et c'est bien lui qu'il aurait fallu punir et non pas Smith.

M. MACDONALD: Quel est le surintendant de la division?

M. BOULAY: M. Price. Voici la déposition faite par le conducteur Smith au cours de l'enquête.

Déclaration du conducteur E. Smith, devant le surintendant adjoint L. S. Brown, présent; principal agent expéditeur des trains, H. H. Bray.

D. Vous rappelez-vous quels ordres vous avez reçus avant votre départ de Sayabec?—R. A Matapédia, je reçus l'ordre de précéder le n° 99 jusqu'à ce que ce train m'eût rejoint et j'avais l'ordre de passer le n° 76 à Saint-Moïse.

D. A quelle heure avez-vous quitté Sayabec?—R. A cinq heures et demie.

D. A votre départ de Sayabec. le train n° 99 était-il là?—R. Non, le train n° 99 était à peu près rendu au sémaphore est de Sayabec, à mon départ de cet endroit; mais j'ignorais que cet fut le train n° 99, vu que le train spécial de Raymond me suivait à Causapscal, en avant du n° 99.

D. Quel temps faisait-il cette nuit-là?—R. Il faisait bien froid, mais on distinguait parfaitement les feux.

Il y a toujours deux feux visibles à l'arrière de tout train spécial.

D. A quelle distance le train n° 99 se trouvait-il, quand votre train était près du séma-

phore, et pouviez-vous voir le train n° 99?—R. A une distance d'environ huit à dix poteaux de télégraphe de l'arrière de mon train.

D. Pouviez-vous voir qu'il s'approchait avec rapidité?—R. Oui.

D. N'avez-vous pas cru qu'il était nécessaire d'arborer un signal?—R. J'ai ordonné au serre-frein Dubé d'arborer un signal, il mit la lampe et sauta en dehors du train, la lumière rouge s'éteignit; il avait une lumière blanche et leur donna le signal d'arrêter; il retourna en arrière d'une distance d'environ un poteau de télégraphe et n'eut pas le temps d'aller plus loin. J'étais sur la marche de l'escalier à l'arrière du dernier compartiment celui de l'équipe et je le voyais donner le signal d'arrêt; je le donnais moi-même. La raison pour laquelle je ne savais pas que c'était le train n° 99 qui suivait, c'est que l'ordre en ma possession se lisait ains: le n° 76 rencontrera Smith et Raymond à Saint-Moïse, et n'était pas question du train n° 99.

L'ingénieur-mécanicien du train de Smith témoigne ainsi:

D. Avez-vous arrêté au sémaphore est de Saint-Moïse?—R. Non. Saint-Moïse est un endroit dangereux à passer et j'approchais avec prudence. Aussitôt que je vis le sémaphore n'indiquant aucun danger, je relâchai les freins et j'allais à une vitesse d'environ dix milles à l'heure.

Ceci corrobore clairement le témoignage du conducteur qu'ils allaient à une vitesse de dix milles à l'heure. Ensuite le témoignage du mécanicien Matheson dit:

D. A quelle distance de l'arrière de son train étiez-vous quand vous l'avez vu tout d'abord?—R. D'après ce que j'ai pu en juger, à une distance d'environ six poteaux de télégraphe.

Cet homme déclare qu'il a vu le train à une distance d'environ six poteaux de télégraphe et tous ceux qui s'y connaissent en fait de chemin de fer savent qu'un train composé de quinze compartiments, s'il est pourvu de freins à air comprimé et que ces freins soient en bon état peut être stoppé en une distance moindre que celle qui existe entre cinq poteaux de télégraphe, même s'il va à une vitesse de vingt milles à l'heure. Cet homme admet avoir vu le train à une distance de six poteaux de télégraphe. Il dit aussi qu'il était possible de voir un train à une distance de seize à dix-sept poteaux de télégraphe en avant. Mais, ce qui est étrange, après les témoignages entendus en cette cause, à la lumière des faits dévoilés et après que le surintendant eût conseillé de suspendre Smith deux mois seulement, M. Brady s'amène et dit: Je le suspends pour une période de trois mois et je l'oblige à servir de nouveau comme serre-frein durant six mois et je ne punis aucunement Matheson. Un homme qui n'a pas plus de jugement que n'en a Brady et qui agit ainsi à l'égard de pauvres gens qui dépendent de lui pour pouvoir gagner leur vie ne devrait pas être gardé plus longtemps dans le service civil.

M. E. PAQUET (l'Islet): Monsieur le président, pendant les années 1903-4, le gouvernement libéral qui administrait alors les affaires publiques avait, sur l'Intercolonial, un déficit de $900,000. En 1904-5, ce déficit s'élevait à $1,725,000. En face de ces déficits s'accroissant d'année en année, le gouvernement libéral établit une commission chargée de l'administration de l'Intercolonial, et les résultats obtenus indiquent une amélioration notable. Aussi, sous l'administration conservatrice les surplus augmentent considérablement.

L'honorable député a parlé de M. Brady. Sans doute que ce monsieur n'est pas parfait; mais, dans mon comté, je crois qu'il a rendu justice, car je puis affirmer que dans chaque cas les décisions qu'il a données ont été conformes à la preuve faite. En tous cas, sous son administration, d'après les renseignements que j'ai eus, les résultats ont certainement été supérieurs à ceux du passé. Nous pouvons, sans doute, attribuer une large part de ces résultats à la prudence et à l'habileté de l'honorable ministre des Chemins de fer et de ses employés à Ottawa.

Je ne suis pas prêt à prendre la responsabilité de tout ce que mon honorable ami de Rimouski a dit sur le compte de M. Brady.

Tout dernièrement le Gouvernement a donné une forte et énergique impulsion à l'administration des affaires de ce chemin de fer en la confiant à un homme d'une grande compétence.

En terminant ces quelques remarques, je demanderai à l'honorable ministre des Chemins de fer une faveur, celle de nommer un avocat de langue française chargé d'étudier et de régler les réclamations dans notre province. C'est là un acte de justice qu'il ne refusera pas à la province de Québec.

M. GAUVREAU: Pourquoi n'avez-vous pas gardé celui que vous aviez? C'était le temps pour le député de l'Islet de se montrer.

M. PAQUET: Je répondrai ceci à l'honorable député de Témiscouata: Il y a quelques années, je me levais dans cette Chambre et je demandais la nomination d'un Canadien français, comme membre de la commission de l'Intercolonial. Mon adversaire aux élections de 1908 fut choisi par le gouvernement libéral et fut nommé avocat général et membre de cette commission. A raison de mes relations avec M. Caron, je ne voulais pas parler de lui dans cette Chambre, mais je crois que nous pourrions facilement savoir pourquoi cet avocat a mérité le sort qui lui est arrivé. Je puis dire qu'ayant écrit à ce monsieur

pour obtenir justice dans mon comté, M. Caron me répondit que, comme commissaire, son influence ne comptait guère dans la commission.

Je demande à l'honorable ministre des Chemins de fer de nommer un avocat général pour entendre les réclamations des Canadien français le long de l'Intercolonial. Qu'il nomme un avocat de grande valeur qui soit chargé de régler ces réclamations et de rendre justice à qui de droit.

M. GAUVREAU: Pourquoi n'avez-vous pas gardé M. Caron qu'on vient de mettre dehors, le seul Canadien français? C'était le temps de vous montrer, vous, le grand défenseur des Canadiens français!

M. R. LEMIEUX (Rouville): Monsieur le président, comme j'ai siégé dans cette Chambre pendant plusieurs années avec M. Caron, qui était alors député d'Ottawa, et comme j'ai protesté l'autre jour contre sa destitution, je crois de mon devoir de répondre aux acerbes remarques qui viennent d'être faites par l'honorable député de l'Islet.

M. PAQUET: J'ai été entraîné à parler de M. Caron par les remarques faites par le député de Témiscouata.

M. LEMIEUX: Il est évident que l'honorable député de l'Islet n'a pas oublié la lutte que M. Caron lui a faite en 1908 dans le comté de l'Islet. Il devrait se rappeler le mot célèbre d'un roi de France: "Le roi de France n'a pas à venger les injures faites au duc d'Orléans".

M. Caron a été pendant longtemps avocat pratiquant dans la province d'Ontario, parmi les groupes français. Il est reconnu comme très compétent et aussi comme un homme de conciliation. Je puis dire que s'il a été nommé membre de la commission de l'Intercolonial par le gouvernement Laurier, cela était dû surtout au fait qu'il était éminemment conciliant.

Nous avions demandé, depuis plusieurs années, la nomination d'un de nos compatriotes pour entendre les plaintes des cultivateurs de langue française le long de l'Intercolonial. Je suis heureux de dire que l'ancien ministre des Chemins de fer, le député de Renfrew (M. Graham) s'est rendu de bonne grâce à nos sollicitations et a nommé M. Caron.

Cette nomination a été applaudie par tous les Canadiens français indistinctement des partis politiques, et je ne sache pas qu'il y ait eu de plainte contre la manière dont M. Caron s'est acquitté de ses devoirs.

M. Caron avait une clientèle très lucrative à Ottawa et parmi les groupes français de la province d'Ontario.

Pour se conformer à la loi, il est allé s'établir à Moncton, loin de sa famille et de ses amis.

Depuis qu'il a été nommé commissaire, j'en ai le témoignage tous les jours, il a rendu justice et au Gouvernement et à ceux qui avaient des réclamations contre l'Intercolonial. Il a le grand avantage de manier avec une égale facilité les deux langues, ce qui lui permet d'entendre les plaintes d'où qu'elles viennent.

Voici maintenant qu'il est destitué. Je viens d'entendre les remarques faites par l'honorable député de Rimouski. Il se plaint de M. Brady et de ses méthodes. Je ne suis pas au fait des questions qui ont été soumises à la considération du comité, cet après-midi, par le député de Rimouski; mais je puis affirmer que ces difficultés se renouvelleront et seront plus nombreuses si le ministre des Chemins de de fer ne donne pas à M. Caron la position qui lui a été enlevée si arbitrairement, ou s'il n'est pas remplacé, par un homme qui parle notre langue.

Je ne comprends pas l'attitude du député de L'Islet. Pendant des années, il s'est fait, dans la province de Québec, l'apôtre des revendications nationales. A ses yeux, les députés canadiens français de la Chambre des communes, et surtout ceux qui faisient partie du ministère Laurier, étaient traîtres à leur race, traîtres à la langue française, et il les dénonçait avec véhémence. Voici que l'honorable député, avec tout son parti, passe à la droite de l'Orateur, et les destitutions, je regrette de le dire, ont été surtout nombreuses chez ceux qui parlent la langue et professent la foi de l'honorable député de L'Islet. Parmi ceux qui ont guillotiné les Canadiens français, on remarque au premier rang l'honorable député de L'Islet, l'honorable ministre des Postes, M. Pelletier, l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, M. Nantel, et tous les apôtres du nationalisme d'avant la lutte de 1910 et 1911. Tous les intransigeants, tous ceux qui disaient: Il nous faut tout ou rien; tous ceux-là s'acharnent à destituer leurs compatriotes.

M. Caron est une victime du système qui a été inauguré à l'arrivée du parti conservateur au pouvoir en 1911. Et quoi qu'en dise l'honorable député de L'Islet, il est faux que M. Caron ait été sans influence dans la commission. Voici probablement ce qui est arrivé. L'honorable député de L'Islet et quelques-uns de ses amis ont demandé à M. Caron de commettre des injustices. Il n'a pas pu leur accorder ce qu'ils demandaient et c'est sans doute ce qui l'a mis en mauvaise posture, à leurs yeux.

M. PAQUET: L'honorable député a-t-il une preuve de cela?

M. GAUVREAU: En avez-vous donné des preuves contre M. Caron tout à l'heure?

M. LEMIEUX: Voici ce qui est arrivé: M. Caron pour mettre fin à ces demandes absolument injustes qui lui étaient faites par le député de L'Islet et ses congénères, a dû répondre qu'il n'avait pas l'influence voulue, mais tout le monde sait bien qu'il était conciliant, qu'il avait la confiance de ses collègues, qu'il était intègre et n'aurait jamais voulu se prêter à une injustice. On a profité du fait que le parti conservateur est au pouvoir pour le supprimer. Je n'hésite pas à dire que c'est une vilenie de plus ajoutée à longue chaîne de vilenies commises depuis que le parti tory est au pouvoir.

Comment expliquer les destitutions, dans le Yukon, du notaire Gosselin et de M. Laliberté? Comment expliquer la destitution, à Paris, de M. Poindron, l'agent commercial du Canada? Comment expliquer le fait que l'honorable M. Parent, au lieu d'être remplacé par un citoyen de la province de Québec, l'a été par le major Leonard? Je ne mets pas en doute la compétence de M. Leonard, mais je veux simplement démontrer ceci: c'est que, avec toutes ses réclamations violentes, avec son intransigeance de façade; avec ses discours de Saint-Jean-Baptiste, à propos de tout et propos de rien, le député de l'Islet a largement contribué à faire perdre à la province de Québec l'influence qu'elle avait sous l'ancien régime.

Quand je le vois applaudir à la destitution de M. Caron, qui a abandonné une clientèle lucrative pour aller s'installer à Moncton, et dont la santé robuste est compromise aujourd'hui; quand je constate qu'il se réjouit de cette destitution faite sans motif, sans raison, je me dis que le député de l'Islet est un faux patriote et que le plus tôt les électeurs de Québec le sauront, le mieux ce sera pour la province et pour le comté de l'Islet.

M. COCHRANE: Je réponds à l'honorable député de Rimouski (M. Boulay) que tout le personnel de l'Intercolonial fait partie d'organisations du travail, les équipiers, les mécaniciens, les terrassiers et ainsi de suite. Dès qu'une punition injuste est impliquée à l'un d'eux, l'organisation part immédiatement en guerre contre l'administration afin de faire redresser l'injustice. Je suis disposé à m'en rapporter à l'action de l'organisation pour juger si justice a été faite ou non, parce qu'elle n'a pas jugé à propos de dire un mot et qu'il y a déjà un certain temps que l'accident a eu lieu. Lorsque les hommes deviennent négligents des pertes de vie en résultent et il vaut mieux que les punitions soient subies. Si nous les laissions aller impunis le public voyageur et les hommes eux-mêmes ne seraient plus suffisamment protégés. En ce qui concerne le renvoi du bureau d'administration et de M. Caron, l'appointement d'un avocat Canadien français à Montréal ou ailleurs sur la route sera fait bientôt.

Sir WILFRID LAURIER: Quelles seront les attributions de ce fonctionnaire?

M. COCHRANE: Il s'occupera de toute œuvre judiciaire qui pourra se présenter dans la province de Québec.

M. PROULX: Combien y aura-t-il d'avocats.

M. COCHRANE: Un seul suffira dans la province de Québec. Nous pourrions en nommer un autre dans les autres provinces.

M. LEMIEUX: A-t-on porté quelqu'accusation contre M. Caron?

M. COCHRANE: Aucune accusation n'a été portée contre la commission. C'est la commission qui a été renvoyée et non M. Caron.

M. LEMIEUX: Si aucune accusation n'a été portée contre M. Caron j'en appelle à l'esprit de justice du ministre. M. Caron a fait partie de cette Chambre pendant plusieurs années. Il était avocat à Ottawa et possédait une position assez lucrative dans cette région.

M. COCHRANE: Je ne crois pas qu'il exerce sa profession dans Québec.

M. LEMIEUX: Non, non pas dans Québec, mais à Ottawa. Il fut nommé par le ministre des Chemins de fer précédent. Je prends pour acquis que le traitement qu'il touchait au ministère était à peu près l'équivalent des revenus que lui fournissait l'exercice de sa profession à Ottawa. On devrait prendre en considération le fait qu'il a dû quitter la ville d'Ottawa. Il a été en fonction durant trois ans et il a dû transporter sa demeure à Moncton. Il a été renvoyé—il n'y a pas d'autre mot. Si mon honorable ami doit nommer quelqu'un qui parle le français pour régler les réclamations qui sont si nombreuses dans la province de Québec, sur l'Intercolonial, il ferait tout aussi bien de nommer M. Caron pour remplir ces fonctions.

M. COCHRANE: Il n'a pas le droit d'exercer sa profession dans la province de Québec.

M. LEMIEUX: Il ne sera pas requis d'exercer sa profession devant les tribunaux de la province de Québec. Ses fonctions étaient de s'enquérir des plaintes et de faire rapport au département sur leur véracité. Si les plaintes ont à venir devant la cour de

l'échiquier, il importe peu que l'avocat appartienne au barreau de la province de Québec ou à celui de la province d'Ontario. M. Caron éprouve des dommages considérables en cette affaire. Il a perdu sa clientèle d'avocat. Après trois ans, on le force à revenir de Moncton à Ottawa et à recommencer sa vie en neuf. Mon honorable ami dit que c'est la commission qui a été renvoyée. Dans un certain sens cela peut être vrai, mais non dans l'autre. M. Brady et M. Tiffin sont gardés dans le service de M. Gutelius et M. Caron est seul laissé dehors.

M. COCHRANE: Que dites-vous de M. Pottinger?

M. LEMIEUX: M. Pottinger a passé quarante ans dans l'administration et il se trouve être pensionné. Je regrette que M. Pottinger soit mis à la retraite, parce qu'il est une des autorités les plus compétentes en Amérique du Nord sur les questions de chemins de fer. A tout événement, il se trouve pourvu tandis que M. Caron est littéralement jeté sur le pavé, alors qu'il n'existe aucune plainte contre lui. J'en apelle au sens d'équité et de justice de mon honorable ami et je lui demande de reconsidérer la décision prise par le ministère des chemins de fer.

M. Caron a été un bon employé; il était aimé des deux partis dans l'exercice de ses fonctions. Il peut ne pas avoir été sympatique au député de l'Islet (M. Paquet), mais il n'y a pas que ce député au Canada. Que mon honorable ami s'informe auprès des autres députés conservateurs. Ils lui diront que M. Caron était un homme équitable, très facile d'accès, très courtois, et qu'il faisait réellement honneur à la commission de l'Intercolonial et au service public. J'induis des paroles prononcées par l'honorable ministre que celui qui a tranché cette tête c'est le député de l'Islet et non le ministre lui-même.

M. COCHRANE: Il n'a jamais eu rien à y faire.

M. PAQUET: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. LEMIEUX: Quand j'aurai fini.

M. GAUVREAU: C'est peut-être le prix de sa trahison.

M. PAQUET: Monsieur le président, je demande que le député de Témiscouata retire ses paroles.

M. GAUVREAU: Je n'ai pas besoin de votre intervention, monsieur le président, je suis allé au delà des règles de la Chambre, je retire cette expression, nous règlerons cela plus tard.

M. LEMIEUX: S'il en est ainsi, alors l'auteur du renvoi de M. Caron est le député de l'Islet (M. Paquet).

M. COCHRANE: C'est complètement faux. Le député de l'Islet n'a pas pu avoir quoique ce fût à faire avec la chose.

M. MACDONALD: Il voulait qu'elle fût faite.

M. COCHRANE: Il ne le voulait pas.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre dit qu'il n'y avait pas de plainte contre M. Caron et qu'il était un bon fonctionnaire. Il nous dit aussi que M. Brady et M. Tiffin restent dans le service public. J'en conclus donc qu'il y a quelque chose de mystérieux dans le renvoi de M. Caron. S'il n'y a pas de plainte contre lui qu'on le traite avec équité. Qu'on ne soit pas cruel à son égard. Considérez qu'il a perdu un peu de sa bonne santé et qu'il a dû élire domicile dans le Nouveau-Brunswick; considérez aussi qu'il a perdu sa clientèle d'avocat dans la ville d'Ottawa et si l'honorable ministre à quelque sentiment d'équité et de jusice britannique il verra à ce que M. Caron soit traité loyalement.

M. PAQUET: Je n'avais pas l'intention de prolonger cette discussion, mais je dois protester avec la plus grande énergie contre les paroles que vient de prononcer l'honorable député de Rouville. Je dois dire à l'honorable député que je n'ai fait aucune plainte, ni directement ni indirectement, contre le commissaire de l'Intercolonial, M. J. B. T. Caron. Je dois ajouter que mes relations avec lui ont été amicales et que je n'ai absolument rien à dire contre la manière dont j'ai été traité dans mes relations officielles.

M. LEMIEUX: Eh bien, pourquoi l'honorable député ne le fait-il pas nommer avocat de l'Intercolonial.

M. PAQUET: J'ai dit, tout à l'heure, que je n'avais pas l'intention d'introduire le nom de M. Caron dans cette discussion, mais j'ai été entraîné dans cette voie, grâce aux remarques acerbes du député de Témiscouata (M. Gauvreau).

M. GAUVREAU: Je dois dire à l'honorable député que si j'ai mentionné le nom de M. Caron, c'était parce qu'il demandait au ministre des Chemins de fer de le remplacer par un autre Canadien français.

M. PAQUET: Je crois que l'honorable député de Témiscouata se laisse emporter par sa violence chaque fois que je parle dans cette Chambre. En effet, je n'ai pas demandé au ministre de remplacer M. Caron, ni je n'ai demandé sa destitution, et si l'honorable ministre des Chemins de fer le nomme de nouveau, le député de l'Islet n'aura pas de plainte à faire à son égard.

M. LEMIEUX: Voulez-vous le recommander? Si l'honorable député veut le re-

commander au ministre, je suis prêt à retirer tout ce que j'ai dit contre lui.

M. PAQUET: Je suis prêt à le recommander si l'on me prouve que les membres de la commission méritent d'occuper la position qu'ils avaient avant leur destitution.

Il me semble que mon langage est assez clair.

L'honorable député de Rouville m'a accusé d'avoir diminué l'influence de ma race parce que j'avais revendiqué les droits de ma langue. Je dirai ceci: Si en demandant qu'un Canadien français soit nommé avocat général pour protéger les intérêts des Canadiens-français le long de l'Intercolonial, si c'est là un crime, je veux en être coupable; si c'est là trahir les droits de la langue française, je veux continuer à le faire à l'avenir comme par le passé.

M. MACDONALD: M. Caron a été membre de cette Chambre et il était connu d'un très grand nombre de ceux qui sont encore députés. Lorsqu'il s'est retiré et a accepté une charge politique, c'était dans des conditions telles que chacun était convaincu qu'il méritait le poste qu'on lui confiait. Je puis affirmer que tous ceux qui habitent le long de la ligne du chemin de fer Intercolonial, ont trouvé en M. Caron un fonctionnaire très satisfaisant. Il était populaire parmi les gens des deux partis politiques, et jamais dans l'exercice de ses fonctions il n'a agi en partisan. Il existe dans le pays une règle non écrite à l'effet que lorsqu'un homme abandonne la vie publique pour accepter une situation dans le service public, on lui doit quelque reconnaisance exceptionnelle du fait qu'il a consacré sa vie au bien-être public. Il y a peu de cas, s'il en est, où l'on ait mis en disponibilité de tels fonctionnaires, quel que soit le parti qui les ait nommés.

M. COCHRANE: Alors, pourquoi n'a-t-on pas rendu la commission permanente?

M. MACDONALD: Le ministre n'a pas répondu à mon argument, ce que je dis c'est que l'on scruterait en vain l'histoire du pays où plusieurs cas—je doute qu'il y en ait eu un seul avant celui de M. Caron—où un membre de cette Chambre, après s'être retiré pour accepter un emploi, se soit vu enlever cette position. Un homme qui se retire dans ces conditions sait quels sont ses droits, quelles sont les restrictions auxquelles il doit s'attendre. Il sait jusqu'où il peut aller ou doit aller, et je suis certain qu'on ne trouvera pas dans les provinces de l'Est un seul homme qui puisse dire que M. Caron ait fait quoi que ce soit au point de vue politique, ou qu'il ait fait autre chose que remplir les devoirs de sa charge de la manière la plus satisfaisante. Il avait donc des titres spéciaux à la considération du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Le temps viendra tôt ou tard où d'autres honorables membres de cette Chambre désireront se retirer. Il y a à droite des députés qui cherchent déjà l'occasion de se retirer dans quelque emploi administratif. De plus, le temps viendra inévitablement où leur parti ne sera plus au pouvoir et où leurs adversaires y seront. Veulent-ils que cette règle qui a toujours été en vigueur, que cette espèce de franc-maçonnerie soit violée, et que la considération qui a toujours été regardée comme étant due à ceux qui se trouvent dans ces conditions soit mise en oubli?

Le ministre nous dit que le député de l'Islet ne voulait pas que M. Caron fût destitué. Eh bien! le député de l'Islet n'a pas fait grand'chose pour le garder là. Il n'est pas allé demander au ministre de laisser là M. Caron, qui représentait l'élément français dans la commission des chemins de fer. Il ne lui a pas dit: En réorganisant, quoi que vous fassiez, ne renvoyez pas M. Caron. Au fond, il voulait que M. Caron fût renvoyé parce que M. Caron avait été son adversaire. Le fait que l'honorable député de l'Islet a exécuté une aussi formidable cabriole au sujet de la question navale fournit une certaine explication de la démission de M. Caron, et cette explication me paraît très raisonnable. Dans tous les cas, l'honorable député de l'Islet n'insiste pas très fortement auprès du ministre pour que celui-ci garde en fonctions cet ex-membre du Parlement. De fait, il s'efforce de faire donner la place à un autre. Ne nous méprenons pas à ce sujet: c'est là où en est l'honorable député de l'Islet, et le ministre aussi. Le ministre dit que la commission a été abolie et qu'il lui a fallu renvoyer M. Caron. Or, lorsque M Caron était membre de la commission, ses fonctions étaient bien définies. Il s'occupait des questions de droit qui s'élevaient relativement à l'administration du chemin de fer. Mais le ministre a laissé partir M. Caron, et la semaine prochaine il procédera à la nomination d'un autre homme, tout simplement parce que celui-ci est Canadien-français, probablement un nationaliste en disponibilité, désireux de s'accrocher aux basques du Gouvernement, de crainte que ce dernier ne soit bientôt dans l'opposition et que l'aile nationaliste ne se trouve en plan. M. Caron, ancien membre de cette Chambre, un homme intègre et un homme de talent est traité de cette façon très mesquine. Inutile de mâcher les mots: voilà où nous en sommes.

J'ai entendu l'honorable député de Rimouski (M. Boulay) discuter des questions de chemin de fer. Son opinion sur l'administration du chemin de fer Intercolonial ne m'a pas paru très claire. Croit-il que cette administration est bonne, sage et efficace? Assurément, il n'a pas pris le temps

du comité pour nous dire tout simplement que voici un homme qui a commis une erreur et qu'au lieu d'être suspendu pour trois mois, il ne devrait l'être que pour deux. Est-ce là ce dont il se plaint, et est-ce pour cette raison qu'il prend cette attitude en cette Chambre? Que pense réellement l'honorable député de l'administration de l'Intercolonial depuis le changement de gouvernement? J'aimerais à entendre ce qu'il a à dire à ce sujet.

M. BOULAY: Monsieur le président, en reponse—

M. MACDONALD : Dites-nous cela en anglais, afin que nous puissions comprendre ce que vous dites.

M. BOULAY: Je ne puis pas émettre d'opinion sur l'administration de l'Intercolonial. Je vois qu'elle a changé depuis quelque temps, mais j'ai l'habitude de juger chaque personne sur ses actes; il faudra donc attendre encore quelque temps.

Je crois que j'en ai dit assez long pour faire connaître mon opinion sur l'administration de M. Brady.

L'honorable ministre des Chemins de fer nous a dit que les employés de ce chemin avaient des associations pour se protéger. Je sais que ces associations existent, mais l'on sait ce qu'il en coûte pour les mettre en action. Le président du Brotherhood habite aux Etats-Unis, et cela prend des mois et des mois avant qu'on puisse parvenir jusqu'à lui; et pendant ce temps-là de pauvres pères de famille chargés d'enfants, sont privés d'ouvrage en attendant que l'association prenne la chose en main. De plus, il est très important d'avoir à la tête du chemin de fer des hommes qui puissent règler ces questions immédiatement sans attendre l'action de l'association.

Nous avions un homme qui depuis trente-cinq ans était à la tête de l'administration de l'Intercolonial, je veux parler de M. Pottinger. Son administration a rencontré l'approbation générale des Canadiens français comme des Anglais. J'ai eu moi-même l'occasion de le rencontrer souvent et je l'ai toujours trouvé un parfait gentilhomme avec lequel nous pouvions traiter facilement.

Nous étions reçus dans son bureau comme des gentilshommes et si nous n'avions pas toujours satisfaction, si nous n'avions pas toujours ce que nous demandions, nous le quittions contents et satisfaits parce que nous avions la réponse d'un homme sensé et juste. Il me fait peine de voir partir cet homme du service de l'Intercolonial pendant qu'on garde un homme comme M. Brady. M. Pottinger a encore son intelligence et ses capacités. Il connait l'Intercolonial depuis le premier mille jusqu'au dernier; il est l'ami de tout le monde, dans les Provinces maritimes comme dans la province de Québec. Je le connais depuis 1875 et il me fait peine de le voir mettre à la retraite. J'espère qu'il a demandé sa retraite, mais je ne puis le croire sans qu'il ne me le dise lui-même. Jamais on ne pourra avoir un plus fervent serviteur du pays!

On dit que depuis que M. Brady a été nommé président de la commission, il n'y a plus de déficit. Cela est vrai, mais il faut se rappeler que M. Pottinger était là à la création du chemin. Le fait est qu'il l'a bâti et outillé. Il n'y avait pas de surplus alors, mais aussi tout était à créer. Il a dû subir les influences politiques et faire des choses qu'il n'aurait pas faites s'il eût été laissé à lui-même. Pour M. Brady, c'est tout le contraire. Lorsqu'il est arrivé à la direction du chemin, on lui a donné carte blanche, il a coupé des têtes, il a retranché partout où il l'a voulu et a augmenté les prix du fret. De plus le trafic a augmenté beaucoup. Il en a été là comme ailleurs. Il y a vingt ans, le revenu du pays atteignait à peine 35 millions, aujourd'hui il est de 160 millions. Tout a augmenté en proportion et le revenu de l'Intercolonial comme le reste. Cependant voilà que l'on attribue le surplus à l'administration de M. Brady! Cela ne me paraît pas juste.

Je ne connais pas un seul employé— dans ma longue carrière sur l'Intercolonial,— je ne connais pas un seul employé, dis-je, qui a critiqué les décisions de M. Pottinger, même quand il n'était pas satisfait. Je dois lui rendre ce témoignage publiquement. Il le mérite.

Quant à M. Caron, dont on déplore le renvoi, il est certain que je préférerais le voir rester à son poste plutôt que de ne pas le voir remplacer du tout. M. Brady devrait faire place à un Canadien français.

Il y a une autre anomalie dont j'ai à me plaindre. Depuis quelques années, tout le public voyageur remarque que les employés des "pullmans" sont tous ou presque tous des gens de langue anglaise. J'ai demandé à la Chambre un relevé des employés des chars-pullmans, qui voyagent de Montréal à Halifax. D'après ce relevé, il y a 26 conducteurs en tout, dont 21 de langue anglaise et 5 de langue française. D'après le tableau des chars-réfectoires, qui sont très nombreux, on constate qu'il y a 120 employés, conducteurs, cuisiniers, servants de table, etc. Sur les 15 conducteurs, il n'y en a pas un seul de langue française. En résumé, sur ce nombre d'employés, il n'y a que 10 Canadiens français. On voit, par là même, que la proportion n'est pas bien gardée.

Je me suis plaint, en 1911, de tous ces faits au bureau de direction qui est sous la charge de M. Archibald à Halifax, je me suis également plaint à M. Tiffin. J'ai reçu des réponses de ces deux messieurs qui ne m'ont pas convaincu. Dans une

de ces lettres, il est question du menu en français. Je n'ai pas d'objection à laisser de côté la question du menu, quoique, pour ma part, je ne comprends pas les menus, soit dans les chars à dîner ou les hôtels, quand ils sont rédigés en anglais. Beaucoup de voyageurs se privent d'aller prendre leurs repas, surtout les dames, parce qu'ils savent qu'ils ne seront pas compris par les gens du service.

Je crois qu'il serait dans l'intérêt du chemin de fer d'avoir au moins des servants de table qui comprendraient le français. Ce n'est pas une obligation absolue, comme le dit M. Tiffin, mais le chemin de fer y trouverait son profit.

Je crois en avoir dit assez long sur ce sujet, et je crois que, des deux côtés de la Chambre on admettra que, jusqu'à présent, sur ce dernier item nous n'avons pas justice: sur 120 employés il n'y a que 10 personnes de langue française; et surtout quand les autres ne parlent pas le français, nous n'avons pas la proportion que nous devrions avoir, et le public voyageur n'a pas satisfaction. La moitié de l'Intercolonial se trouve dans la province de Québec; une bonne partie des revenus du chemin se tire de cette province et nous avons droit à plus d'égards.

M. GAUVREAU: Avant que l'honorable député finisse son discours, j'aimerais à savoir ce qu'il pense au sujet de la nomination des collecteurs de billets à bord des trains de l'Intercolonial dans la province de Québec?

M. BOULAY: Je suis précisément à étudier la chose, et avant que les estimés du chemin de fer soient votés j'aurai occasion de revenir sur ce sujet.

M. MACDONALD : Je me suis efforcé de saisir ce que mon honorable ami disait réellement. Je crois qu'en justice pour les membres de la gauche il est à regretter qu'il n'ait pas parlé en anglais et que son éloquence ait été limitée à son propre idiome. Je l'ai entendu parler anglais avant cela, aujourd'hui, et il le parle avec facilité.

M. LEMIEUX : Il dit que le chemin de fer Intercolonial est très mal administré.

M. MACDONALD : Chacun sait que l'honorable député de Rimouski a fait entendre aux environs de la Chambre ses plaintes au sujet de la manière dont il a été traité par le ministre actuel des chemins de fer et par le Gouvernement actuel, et je me demandais s'il aurait le courage de dire en cette Chambre ce qu'il dit en dehors. Je regrette qu'il ait parlé en français.

M. BOULAY : En tant qu'il s'agit de la nouvelle administration de l'Intercolonial, je n'ai rien à dire parce qu'il nous faut attendre afin de la juger d'après ses actes. Je crois en avoir dit assez pour le présent au sujet de M. Brady. Je ne me suis plaint ni du ministre ni du sous-ministre. Ces messieurs ont toujours été très courtois à mon égard. J'ai discuté beaucoup de plaintes avec le sous-ministre, et j'ai toujours trouvé en lui un véritable gentleman sous tous les rapports. Ce que j'ai dit est contre M. Brady, et je crois en avoir dit assez pour manifester mon mécontentement. Quant à l'avenir, j'attendrai les résultats.

M. TURGEON : Mon honorable ami de Rimouski s'est écarté de la question de la destitution de M. Caron. Représentant un comté des Provinces maritimes, je crois qu'il est de mon devoir de reconnaître l'efficacité des services de M. Caron, durant les quelques années où il a occupé la position d'avocat consultant de la commission de l'Intercolonial. Personnellement, je n'ai eu que très peu d'affaires à régler avec M. Caron pendant le temps où il a occupé cette charge, mais le long de la rive nord du Nouveau-Brunswick, de Moncton à Campbellton, je n'ai jamais entendu une parole de mécontentement, ni de la part des conservateurs, ni de la part des libéraux, sur la partie administrative confiée à M. Caron.

Comme membre français de la commission, parlant les deux langues, il était avocat consultant de la commission pour tout le chemin de fer, de Montréal à Halifax et Sydney. Il représentait non seulement la province de Québec et l'élément français, mais, étant maître des deux langues, il exerçait ses fonctions à la satisfaction de tous, Anglais et Français également. Si je comprends bien, M. Caron, un Canadien-français, doit être remplacé par un autre représentant français dans la commission; mais, si j'ai bien compris le ministre des Chemins de fer, son successeur ne représentera que la province de Québec. Il y aura donc un autre avocat consultant de la commission pour les Provinces maritimes. Si j'étais l'honorable député de Rimouski, je considérerais que le représentant français dans la commission occupera une position inférieure à celle qu'occupait M. Caron. Il ne sera pas avocat et il ne sera pas un commissaire comme l'était M. Caron. Si je représentais un comté de Québec, je ne serais pas satisfait de voir un représentant français occuper une position aussi inférieure. J'en appelle au ministre; s'il veut rendre justice non seulement à la population de Québec, mais encore à celle des Provinces maritimes, il devra nommer un commissaire français pour occuper le poste qu'occupait M. Caron.

M. LEMIEUX: On devrait renommer M. Caron.

M. TURGEON: On devrait renommer M. Caron qui, comme je l'ai dit, a donné satisfaction tout le long de la route, aux

Anglais aussi bien qu'aux Français. En ce qui concerne M. Pottinger, tout en étant prêt à admettre que le nouveau commissaire, M. Gutulius, puisse être un homme de beaucoup d'expérience en fait de chemin de fer, un homme doué de grandes qualités, il lui faudra bon nombre d'années pour acquérir les connaissances et l'expérience sur les questions pratiques de chemins de fer, que possède M. Pottinger, que je considère comme l'un des meilleurs hommes de chemins de fer non seulement du Canada mais de toute l'Amérique du Nord. Bien que M. Pottinger soit d'un âge avancé, ses facultés mentales n'ont pas baissé le moins du monde; il est aussi alerte et aussi éveillé qu'il l'était il y a des années. En conséquence, malgré tout mon respect pour les aptitudes du nouveau fonctionnaire, si j'étais à la place du ministre des Chemins de fer, et si je voulais nommer un seul commissaire pour les chemins de fer de l'Etat, M. Pottinger serait l'homme que je choisirais.

M. GRAHAM: Tout le monde s'est écarté de la question cet après-midi. Ce que nous avons principalement discuté, est l'exploitation du chemin de fer Intercolonial au lieu du compte du capital.

Quant aux arrangements nouveaux, le fait est que M. Gutelius n'est pas un commissaire, si je ne me trompe, il est le gérant général. On revient à l'ancien système, celui d'avoir un directeur général, la seule différence est que M. Gutelius occupe cette fonction à la place de M. Pottinger. Une erreur est souvent commise en appelant le bureau des directeurs, qui existe depuis quelques années, une commission. Dans le programme exposé par le très honorable premier ministre, il était question d'une commission. Il devait avoir un conseil de commissaires pour administrer l'Intercolonial. Je crois que son programme d'Halifax en faisait mention. On a adressé quelques reproches au gouvernement précédent parce que le conseil d'administration n'avait pas été transformé en commission. La différence entre un conseil d'administration et une commission, c'est en somme, qu'une commission serait responsable au Parlement, tandis qu'un conseil d'administration est responsable au ministre. Je préfère le système du conseil administratif à l'idée d'une commission, parce que je ne crois pas que même en engageant un directeur général le ministre peut échapper à la responsabilité de tout ce qui se fait sur l'Intercolonial. L'idée d'un conseil a été copiée sur ce que font les principales compagnies de chemin de fer. Elles ont un conseil qui se réunit régulièrement. Il est composé des chefs des différents départements qui préparent les projets et les exécutent. Sur ma recommandation, l'ex-gouvernement a fait cette expérience avec l'administration de l'Intercolonial. Il y a eu des côtés faibles, mais je prétends qu'il y a eu une grande amélioration dans l'administration de l'Intercolonial par un conseil dans lequel était représenté chaque chef de département. Avec la pratique on a reconnu qu'il y avait un point faible en ce que personne dans ce conseil ne pouvait s'occuper de la partie légale. Des députés qui étaient alors membres du Parlement se souviennent qu'un bill a été présenté pour donner aux tribunaux locaux des différentes provinces traversées par l'Intercolonial de juger des causes intentées à l'Intercolonial jusqu'à un certain montant. C'était un pas en avant. Avant l'adoption de la loi, quelque petit que soit le montant de l'indemnité réclamée par un homme résidant le long de l'Intercolonial c'était une réclamation contre le Gouvernement qui ne pouvait être plaidée que devant la cour d'échiquier avec l'émission d'un décret. Aussi la procédure pour une réclamation contre le chemin de fer du Gouvernement était longue et fatigante et par suite il y avait beaucoup de plaintes formulées par ceux qui avaient subi des pertes. Une loi fut adoptée pour soumettre ces petites causes à la juridiction des tribunaux locaux. Il fallait donc un avocat dans ce conseil. J'ai cherché un homme qui avait non seulement une bonne compétence locale, mais j'ai pensé qu'il était essentiel pour lui de parler les deux langues et M. Caron remplissait parfaitement les deux conditions. J'admets qu'ayant siégé au Parlement depuis un certain nombre d'années, je suis porté à donner la préférence à quelqu'un qui a été notre collègue, parce que la grande majorité des membres du Parlement, malgré tout ce que l'on peut dire, font des sacrifices pour le pays et toutes choses étant égales, il n'est pas injuste qu'on leur accorde la préférence pour une affaire de ce genre. M. Caron obtint la position avec l'approbation, à l'époque, de toute la Chambre car je ne peux pas me souvenir qu'une seule objection ait été soulevée contre sa nomination. La presse même des deux partis a approuvé son choix.

En révoquant M. Caron et en choisissant quelqu'un de Montréal, le ministre ne règle pas la difficulté qu'il rencontre, à savoir que l'Intercolonial ne peut pas avoir, avec le consentement du département de la Justice, quelqu'un à Moncton pour régler toutes les causes. On devrait faire en sorte qu'un avocat puisse régler toutes les questions légales qui se rapportent aux lignes de l'Etat, sans qu'on soit obligé de venir à Ottawa pour obtenir justice. Au point de vue pratique pour le chemin de fer, il devrait y avoir un avocat à l'administration centrale du chemin de fer de l'Etat, comme il y en a dans les compagnies particulières. Jusqu'à ce que ce système soit adop-

té, il n'y aura pas satisfaction dans les règlements des réclamations contre l'Intercolonial. Le département de la Justice devrait préparer un projet pour que le bureau légal de l'Intercolonial puisse régler toutes les réclamations. Ces causes ne devrait être portées au ministère de la Justice que pour des cas spéciaux. Cela étant ainsi, la nomination d'un avocat chargé de régler ces affaires est une nécessité et je ne connais personne de plus capable de remplir la positioin que M. Caron. La nomination d'un avocat à Montréal donnera seulement la possibilité de régler les cas des environs de la ville et ceux qui se produisent à cinquante milles de Montréal seront envoyés à des avocats locaux par le ministère de la Justice. S'il se produit une demi-douzaine de cas dans chaque district, comment un avocat de Montréal pourra-t-il s'occuper de tous? Il enverra les causes à un avocat de la localité où elles se sont produites et c'est sans doute le meilleur moyen de régler les choses. Mais le seul moyen de régler convenablement les réclamations, c'est d'avoir un avocat à l'administration centrale des chemins de fer de l'Etat, avec plein pouvoir de régler les questions légales et de décider comme le fait le département de la Justice actuellement, si un cas peut être jugé à Montréal ou ailleurs et s'il ne peut pas y aller, de choisir un représentant. C'est la seule solution possible de la question.

Si mon honorable ami veut régler les questions légales de l'Intercolonial par l'entremise du département de la Justice, il n'y aura pas de satisfaction. Ce ministère est accablé de travail. Récemment on y a ajouté un nouveau département et une partie de l'argent aurait été mieux employée à établir un bureau du contentieux des chemins de fer de l'Etat. Si le ministre veut préparer un projet dans ce sens il aura trouvé la solution satisfaisante. Tous les ennuis du Gouvernement viennent de ce qu'à Moncton, il n'y a personne pour régler ces réclamations. Même M. Caron n'était pas autorisé à les régler. Mais il a fait un très bon travail de conciliation pour régler les causes sans en venir à un jugement. Le bureau du contentieux pourrait être plus utile en réglant les causes qu'en plaidant. Il devrait y avoir une autorité légale installée dans quelque localité centrale pour éviter qu'on s'adresse au ministre de la Justice et qu'on suive toute la filière administrative. En vingt-quatre heures un règlement pourrait éviter tout litige si un bureau de contentieux se trouvait à Moncton. Le département de la Justice n'est pas favorable à cette innovation parce qu'il prétend, peut-être avec raison, qu'il est responsable comme représentant de la couronne et que l'Intercolonial appartenant à la couronne, les questions légales ne peuvent pas être réglées par d'autres. J'admettrai que le département de la Justice est dans une certaine mesure responsable, mais il pourrait y avoir quelqu'un à Moncton autorisé à régler toutes ces réclamations. Je crois que le département de la Justice, le département des Chemins de fer et le premier ministre pourraient se réunir et dresser un projet en vertu duquel toutes les questions légales de l'Intercolonial seraient réglées à Moncton par un homme compétant. M. Caron serait suivant moi un excellent homme pour remplir cet emploi car il a acquis une grande expérience dans ce genre de travaux. Je crois que le ministre, s'il y réfléchit, verra que la meilleure chose serait d'établir à Moncton un bureau de contentieux autorisé à régler toutes les réclamations.

M. LEMIEUX: Je ne veux pas prolonger la discussion plus qu'il est nécessaire, mais il me semble que le ministre des Chemins de fer ne voudra pas commettre une injustice à l'égard de M. Caron. C'est pourquoi j'insiste pour qu'il revienne sur sa décision. Je fais appel d'abord à son bon jugement, puis à ses sentiments de justice. J'aime à croire que l'honorable député de l'Islet dira en particulier ce qu'il a dit publiquement cet après-midi: qu'il ne soulèvera aucune objection à la nomination nouvelle de Caron comme conseiller légiste du conseil administratif à Moncton. L'honorable député de Rimouski (M. Boulay) a dit aussi un bon mot en faveur de M. Caron bien qu'antérieurement il ait été un adversaire en politique. Il y a des choses que je n'aimerais pas à citer à la Chambre; mais il est à ma connaissance qu'il y a quelques années, un monsieur qui pendant longtemps avait été un député conservateur important dans la Chambre, s'est trouvé dans une situation assez difficile; quelqu'un a fait appel au gouvernement d'alors et il fut nommé à une situation qui lui a permis d'avoir son existence assurée. Il n'y a pas très longtemps, un autre monsieur qui avait été dans la province de Québec un homme influent opposé au gouvernement libéral fut battu aux élections, il avait été député de la Chambre pendant presque un quart de siècle; il fit appel et non en vain au gouvernement d'alors. Nous trouvâmes pour lui une bonne position, non pas, je l'admets dans l'administration civile, mais avec l'influence du gouvernement il est entré comme conseil dans une importante compagnie. Je dis cela seulement pour confirmer ce qu'a dit l'ex-ministre des Chemins de fer, que d'anciens membres du Parlement qui ont reçu des emplois du gouvernement devraient être protégés et non pas devenir les victimes des exigences de parti. Comme ceux qui ont porté des plaintes contre M. Caron admettent publiquement qu'ils ne soulèveraient aucune

plainte contre sa nomination et comme il a maintenant l'expérience qui est si nécessaire pour l'administration des chemins de fer; il me semble que M. Caron devrait bénéficier du nouvel emploi que le ministre est sur le point de créer.

(La Chambre reprend sa séance à six heures.)

EXPLICATIONS PERSONNELLES DE SIR WILFRID LAURIER.

Sir WILFRID LAURIER: Avant que vous ne leviez la séance, monsieur l'Orateur, je désire attirer votre attention sur une information publiée par la " Montréal Gazette" d'aujourd'hui.

Dans une dépêche envoyée d'Ottawa à ce journal, je lis ce qui suit:

Une nouvelle à sensation circulait dans la capitale aujourd'hui. On disait que sir Wilfrid Laurier avait dit carrément aux chefs libéraux du Sénat que s'ils ne rejetaient pas le bill naval, il abandonnerait immédiatement la direction du parti libéral à la Chambre des communes.

Je saisis la première occasion qui m'est offerte pour dire qu'il n'y a pas un mot de vrai dans cette nouvelle. Je ne connais pas la personne qui l'a écrite ni je ne connais la source où elle a puisé cette information, mais je déclare qu'elle ne contient pas un semblant de privilège.

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

Reprise de la séance.

La Chambre siège en comité des subsides.

M. BOULAY: Monsieur le président, je n'ai que quelques remarques à faire. Mon honorable ami de l'Islet a parlé en faveur de M. Brady. Je n'en suis pas surpris, car la position de l'honorable député diffère beaucoup de la mienne, en ce qui concerne l'Intercolonial. Cette voie ferrée ne traverse son comté que sur un parcours de 15 ou 20 milles ou plus, et il n'a qu'une vingtaine d'employés. Dans Rimouski, c'est bien différent; il y a là une division double. Les trains partent de Sainte-Flavie pour aller dans les deux directions, de l'est et de l'ouest. Nous avons plus de 600 employés, et naturellement j'ai eu plus à faire avec le gérant général, M. Brady; c'est la raison pour laquelle j'ai plus à me plaindre que le député de l'Islet.

Voilà les quelques remarques que j'avais à faire.

Protection générale des voies publiques. $65,000.

M. CARVELL: Je ne veux pas retenir le ministre très longtemps, mais j'aimerais lui donner mon avis, pour ce qu'il vaut, en lui disant qu'il serait bien inspiré s'il voulait conserver les services de M. Caron, ou s'il n'est pas satisfait de lui nommer quelque autre personne; dans tous les cas, il devrait confier toutes ces questions d'accidents et de petites réclamations aux mains d'un seul homme et non partager le travail comme il propose de le faire. L'autre chose importante est de donner une autorité à son représentant pour règler les réclamations. J'ai acquis quelque expérience sur ce point et je sais de quoi je parle. Il peut se produire une petite réclamation résultant d'un agneau tué, d'un acre de bois incendié ou de quelques perches de clôture brûlées. Jusqu'à maintenant, l'usage a été d'envoyer un agent de réclamation pour s'enquérir des détails et faire rapport à Ottawa. L'effet de la procédure est d'exaspérer les fonctionnaires du département qui semblent penser que tout consiste à empêcher les fermiers de recevoir le montant de leur réclamation, mais ce qui est pire cela exaspère celui qui pense avoir une bonne réclamation contre le chemin de fer. La ministre peut dire que s'il donne pouvoir à l'agent des réclamations, celui-ci peut mal s'en servir, il peut être trop généreux. Mais toutes les réclamations sur l'Intercolonial n'atteignent pas le salaire d'une demi douzaine de ses hauts fonctionnaires si bien rétribués. Surtout si vous prenez les petites réclamations inférieures à $100 ou quelque chose dans ce genre. Je crois que si le ministre pouvait le faire, il augmenterait la popularité de son département en donnant le pouvoir à quelqu'un de confiance avec le droit de voir ces gens et de régler les réclamations dans un délai raisonnable. Je ne dis pas de donner à chacun ce qu'il désire, ce serait peu raisonnable. Mais il doit connaître quelqu'un en qui il a confiance comme compétent en droit et en fait. Qu'il nomme cet homme en le chargeant d'étudier les questions et de les règler avec les fermiers. Le député lui-même a plus de peine et d'ennui pour ces petites affaires que pour toutes les autres grosses questions prises en bloc.

Le ministre pourrait imiter ce qui se passe pour les grandes compagnies. On pourra dire qu'elles ne payent pas ce qu'elles peuvent éviter de payer, mais la question est que vous pouvez arriver à un arrangement avec elles. J'ai fait cela des centaines de fois, souvent je m'adresse à l'agent des réclamations ou même au siège de la compagnie à Montréal. La question est examinée comme une affaire commerciale et nous réglons presque toujours. Mais il est presque impossible de rien faire avec l'Intercolonial. Il y a tellement de formalités administratives qu'au moment où vous obtenez une solution les gens ont tout oublié et ne savent plus de quoi vous

leur parlez. Il semble y avoir une disposition parmi les fonctionnaires—je ne sais pourquoi—à agir comme si l'administration devait empêcher le règlement de ces cas. Vous n'aurez jamais la possibilité de faire un arrangement tant que vous aurez un agent ou un avocat de réclamations—encore si le ministre voulait confier l'affaire à un avocat—que ce soit l'un ou l'autre, mais qu'il ait le pouvoir. Jusqu'à maintenant tout ce que pourrait faire celui qui était chargé de l'enquête, c'était de faire un rapport. Quelquefois il connait les faits et quelquefois il les ignore. Il n'a pas d'autorité, ni d'ambition, il sait que son rapport n'a aucune valeur. Les employés du département n'acceptent pas l'avis de l'agent de réclamations et s'il avait l'audace de donner son avis, il semble qu'ils n'en prendraient connaissance que pour le combattre. S'il est possible de suivre une ligne différente de celle qui est recommandée ils le feront. La différence principale entre l'agent de réclamations et les fonctionnaires c'est que le premier a visité l'endroit et que les autres ne l'ont pas vu. Il s'est formé une opinion pour savoir si le chemin de fer est dans le tort. Mais le département ne paye que si le plaignant prouve qu'il est absolument dans son droit. Il impose au fermier le fardeau de la preuve et même quand la preuve est fournie, la réclamation n'est pas admise. Le ministre s'épargnerait beaucoup d'ennuis s'il voulait nommer un homme compétent et assez indépendant pour exécuter ce qu'il doit faire. Si le ministre ne veut pas choisir un de ses fonctionnaires, qu'il prenne quelqu'un d'autre en lui conférant le pouvoir de régler les réclamations.

M. COCHRANE: Je ne savais pas qu'on avait été si lent dans le passé. Je vais étudier la question dès la clôture de la Chambre et voir si on peut trouver quelque remède.

M. LEMIEUX: J'aimerais que le ministre dise une bonne parole en faveur de M. Caron. Que le ministre nous dise qu'il prendra le cas en considération.

M. COCHRANE: J'ai dit que je le prendrai en considération, mais cela n'a pas satisfait mon honorable ami.

Docks et quai à Halifax, $400,000.

M. MACLEAN (Halifax): Cette somme est-elle destinée à compléter l'embarcadère n° 2?

M. COCHRANE: Oui. L'entreprise a été donnée il y a deux ans. Elle n'a pas été poussée aussi vite que je l'aurais voulu, mais nous avons la promesse qu'elle sera achevée en octobre.

M. CARVELL.

M. MACDONALD: Le ministre se propose-t-il de faire construire l'autre nouvel embarcadère en même temps que le n° 2?

M. COCHRANE: Non, aucune soumission n'a été demandée; vous voulez parler je suppose de l'embarcadère n° 2.

M. MACDONALD: Je ne me souviens pas de son numéro. Le département a-t-il l'intention de demander des soumissions ou si ces travaux seront abandonnés?

M. COCHRANE: Pour le moment. Nous suivons le nouveau projet.

M. GRAHAM: Combien coûte ce dock?

M. COCHRANE: L'entreprise comprend une dépense de $900,000.

M. GRAHAM: Mais il coûtera davantage?

M. COCHRANE: On n'a pas demandé davantage pour le moment.

Agrandissement des installations et achat de machinerie à Halifax, $111,500.

M. MACDONALD: Pourquoi cette dépense?

M. COCHRANE: Pour reconstruire les arsenaux de Richmond et acheter des machineries; prolongement de la jetée n° 7, $26,000; pont à la jetée n° 8, $10,000, génie civil, inspection, annonces et divers, $10,000.

M. MACLEAN: C'est un crédit à voter de nouveau?

M. COCHRANE: Oui.

Nouvelles commodités de tête de ligne à Halifax, $2,500,000.

M. MACLEAN (Halifax): Je désire dire quelques mots de ce crédit. Quand on demanda, il y a deux mois, au Parlement de voter un sixième de ce crédit j'ai déjà pris la parole au comité. J'ai dit alors au ministre et au Gouvernement que je protestais énergiquement contre la façon dont cette dépense pour les terminus avait été annoncée à Halifax, en octobre dernier. Comme je l'ai fait remarquer alors, il se peut que le ministre n'était pas entièrement à blâmer. Mais ce fut néanmoins l'occasion de réjouissances politiques de la part de ses amis de la ville. Ce projet comportait une dépense et je prétends qu'il aurait dû d'abord être développé devant le Parlement ou au moins devant le public intéressé, d'une façon franche, compréhensible et pratique, ce qui n'a pas été fait. L'annonce était prématurée et évidemment dans un but politique. En même temps que le ministre annonçait les travaux, le " Halifax Herald ", un journal ami

du Gouvernement, disait que la dépense totale pour Halifax serait de $35,000,000. Personne, au nom du département des chemins de fer n'a contredit cette évaluation. Les citoyens d'Halifax ont cru en conséquence que cette somme serait dépensée pour les facilités des terminus des chemins de fer et de la navigation. Cette information donnée par un journal ami du Gouvernement a eu naturellement un effet sur le public. La population d'Halifax voyait avec plaisir un tel projet de dépenser une aussi forte somme et, pendant quelque temps, cela a eu pour effet d'empêcher toute critique des détails du projet, bien qu'un doute assez grand existe dans les esprits au sujet de certains détails. Je crains que beaucoup de personnes aient pensé honnêtement que toute critique du projet serait considéré comme une opposition et qu'elles ont préféré pendant quelque temps le silence à l'interprétation de s'y être opposées.

L'opposition à la façon de fournir le port d'Halifax des installations terminales requises s'est développée au point de prendre forme, aujourd'hui, si je suis bien informé, et ce que je crois.

On aurait pu facilement obvier à cet état de choses ou en précipiter le dénouement, pour le plus grand avantage du ministère des chemins de fer, si le ministre avait mis plus facilement dans ses secrets la population intéressée et s'il avait fait connaître à celle-ci les raisons qui militaient en faveur de ce projet d'installations terminales, tel qu'annoncé. Ces motifs apparemment n'ont été communiqués à personne qui pût les transmettre au public. C'était, au simple point de vue de l'intérêt du ministère des chemins de fer, commettre une grave erreur; en effet, lorsqu'il s'agit de l'emplacement ou du changement du tracé d'un chemin de fer et d'une entreprise dont l'exécution importe à un si haut degré à une ville ou à une cité quelconque, il est simplement juste que celle-ci ait l'occasion d'exprimer son avis sur les détails de ce travail. Dans le cas d'une entreprise projetée et dont l'exécution entraînait des changements aussi considérables pour la cité d'Halifax, il était simplement équitable qu'on fournît aux citoyens de cette ville l'occasion de faire connaître leur opinion sur les détails de cette entreprise et sur les plans et devis, en général, de façon à ce que les intéressés pussent faire connaître leur sentiment sur cette entreprise au ministère en cause. Voici ce qui m'engage à faire cette assertion: le bruit a couru qu'une opposition très sérieuse s'est développé, dans la cité d'Halifax, contre l'emplacement proposé des installations terminales projetées, mais cette opinion n'a jamais pu se produire au grand jour. Je ne discute pas cette question, au point de vue de mes préférence politiques, puisque je n'ai aucun intérêt politique à promouvoir, en prenant cette attitude.

La politique n'est certainement pas la source de cette opposition dont je parle. Je n'affirme pas même que cette opposition est bien fondée. Je me contente de dire qu'elle mérite une étude et un examen sérieux. Je dis que, touchant une question qui comporte—et c'est le cas de celle-ci—la disparition de propriétés résidentielles et commerciales pour des fins semblables, la création d'un nouveau point terminal et d'un district d'expédition maritime dans une autre partie de la ville qui, depuis un siècle, était consacrée exclusivement à d'autres fins, question qui se rattache à la possibilité d'ériger des installations terminales au point choisi par le département, je dis, que, pour ces motifs et pour d'autres que je tiens à faire connaître à l'honorable ministre, celui-ci, avant d'en arriver à une décision finale, devrait étudier cette question plus à fond qu'il ne l'a fait jusqu'à présent. Beaucoup de citoyens d'Halifax—et avec quelque raison, je puis l'affirmer— ne peuvent pas parfaitement comprendre comment il se fait qu'on n'a pu obtenir l'emplacement voulu pour ces installations terminales, dans cette partie de la cité où se trouvent localisées les têtes de ligne des chemins de fer et celles des lignes transocéaniques. Il peut se faire qu'on ait arrêté un choix plus convenable et plus sage, et qu'il fût impossible d'obtenir les installations terminales convenables et efficaces dans cette partie de la ville où se trouvent maintenant ces travaux.

Tout cela peut être vrai; mais je dis qu'on aurait dû démontrer clairement ce fait à la population intéressée. Si l'on pouvait même assurer à la cité d'Halifax que l'on a choisi le meilleur emplacement et qu'on n'a pu en trouver d'autre qui convînt mieux à ces travaux, toute opposition cesserait immédiatement et l'honorable ministre n'entendrait plus parler de récrimination à ce sujet.

Mon but, en occupant l'attention du comité au sujet de cette affaire spéciale, est de saisir l'occasion de représenter vivement à l'honorable ministre qu'il existe, chez la plupart des citoyens d'Halifax, un désir prononcé qui réclame qu'avant qu'on n'invite la concurrence pour la construction de ces installations terminales et qu'on ne commence cette entreprise, le projet, tel qu'énoncé par les ingénieurs du ministère, soit revu et étudié par d'autres ingénieurs, surtout par des ingénieurs qui ont acquis une grande expérience au sujet de la construction d'installations terminales. On a mis en doute l'expérience des ingénieurs du département à l'endroit de ces travaux.

M. COCHRANE: Non.

M. MACLEAN: Du moins touchant certains de ces fonctionnaires. Je répète que je ne discute pas cette question, en me plaçant au point de vue des intérêts de parti, car je n'ai rien à gagner en agissant autrement. J'ai toujours évité de discuter cette question, en ne l'envisageant qu'au point de vue de l'intérêt du parti. J'aimerais certainement mieux qu'il y eût unanimité d'opinion sur cette question, à Halifax. Je félicite le Gouvernement pour la décision à laquelle il en est arrivé de consacrer ce montant à cette entreprise. J'estime qu'il était absolument nécessaire qu'on encourût cette dépense dans l'intérêt du port d'Halifax et dans le but de faire face à l'augmentation croissante du commerce. Il va sans dire que je parle d'une façon générale et sans faire allusion à l'endroit précis des terminus ni ni au mode particulier d'exécution. Je n'entends pas surtout exprimer mon opinion personnelle, en cette occurrence, mais je veux plutôt me faire l'écho du sentiment qu'entretiennent, si je ne me trompe, le plus grand nombre des citoyens d'Halifax qui comprennent parfaitement les vues du Gouvernement qui désire munir le port d'installations terminales modernes et utiles, mais qui diffère précisément d'avis sur l'emplacement des travaux projétés, et c'est pourquoi je sens que j'ai raison de demander à l'honorable ministre s'il ne croit pas qu'avant de commencer l'exécution de ces travaux, il lui incombe d'étudier, à nouveau, la question de l'emplacement des installations terminales projetées et de faire reviser tout ce projet par l'homme le plus compétent dont il peut retenir les services de par le monde entier. Voilà, je pense, une demande juste et raisonnable. Il serait peut-être possible d'arrêter un projet alternatif, ce qui serait plus avantageux sous tous rapports. Je ne crois pas qu'il faille beaucoup de temps pour atteindre ce but. Le montant qu'on dépenserait à cette fin serait peu élevé. Quoiqu'il en soit, une nouvelle étude de la question serait de nature à rassurer l'opinion publique et n'occasionnerait de préjudice à personne.

Ayant établi ainsi la question devant l'honorable ministre, j'espère qu'il considérera que j'ai parlé, en des termes raisonnables, parce que je ne veux rien faire qui soit de nature à retarder indûment la construction des installations terminales dont le port d'Halifax a un besoin si pressant.

Je n'ai pris le temps du comité que parce que je sens que je remplis ainsi le devoir qui m'incombe, en ma qualité de représentant d'Halifax, de me faire l'écho de l'opinion apparente de tous les citoyens d'Halifax, pourrai-je dire, qui demandent qu'on remette à l'étude le projet de la construction tel que préparé par le ministère des Chemins de fer et Canaux et qu'on le soumette à l'approbation des meilleurs experts, en ce genre de travaux qu'on puisse trouver. Si ces experts aprouvent le plan tel que préparé par le gouvernement en donnant les raisons pour lesquelles ce plan devrait être préféré à tout autre, alors, je suis certain que les citoyens d'Halifax suivront cet exemple. Toutefois, ils ont besoin de preuves plus élaborées touchant la nécessité et l'opportunité du plan actuel.

M. COCHRANE: Je tiens à dire que je n'ai eu absolument rien à voir au déjeuner qui m'a été offert à Halifax, et au cours duquel j'ai annoncé l'exécution de ces travaux. Ce déjeuner n'avait aucune portée politique; il avait été organisé par la chambre de commerce. Il fut présidé par son président, un libéral en vue de la cité, je crois. Avant cette réunion, les plans furent soumis, en tant qu'ils étaient préparés alors, aux convives qui purent ainsi se former une idée de ce que le Gouvernement se proposait d'accomplir. Je regrette de n'avoir pas ici le télégramme que dix des principaux citoyens d'Halifax ont adressé au Gouvernement en appréciation de ce projet. Il y avait là réunis cinq libéraux et cinq conservateurs. Je me suis absolument efforcé de traiter cette question en dehors de la politique. Je ne crois pas qu'il y ait eu grande agitation à ce sujet depuis le début. Malheureusement nous avions pris des options sur un viel immeuble où nous nous proposions de construire ces travaux et, le jour où cette annonce fut faite, des gens se présentèrent pour voir ces options et les mirent en morceaux, tellement hostiles ils étaient alors parce qu'ils comprenaient qu'ils avaient perdu beaucoup en donnant ces options sur leurs immeubles, avant de connaître le projet que le Gouvernement se proposait de réaliser.

Je ne crois pas mériter le blâme pour avoir agi de la façon que j'avais décidée. J'estime que nous avons fait ce que réclamait l'intérêt, non seulement d'Halifax, mais encore du pays tout entier.

Quant à ces plans, je puis dire qu'ils ont été préparés par l'un des ingénieurs maritimes les plus compétents d'Amérique. Je comprends qu'il y a quelques années déjà, lorsque la commission du port de Montréal publia des annonces pour la préparations des plans de ce port,—je crois que ce fut au temps où fut nommée la commission qui n'a plus d'existence, aujourd'hui— l'invité à la concurrence fut adressé à tous, et M. Cowie, l'ingénieur qui avise le Gouvernement, dans ce cas, surveilla la préparation de ces plans. Ceux-ci furent acceptés et je suis certain qu'il ne s'est pas trompé, en cette affaire. En ce qui concerne l'emplacement, il a passé quelque temps, à Montréal, à la recherche d'un endroit avantageux. Il pouvait compter sur les servi-

ces d'ingénieurs compétents à cet endroit. Tous décidèrent que, à moins que le Gouvernement n'exproprîât tous les quais utilisés, aujourd'hui, ce plan était le meilleur et le plus réalisable qu'on pût trouver pour Halifax. Si nous avions pris l'attitude conseillée et si nous avions mené l'entreprise à bonne fin, cela aurait nui au commerce d'Halifax au point que l'état de choses eût été pire qu'il ne l'est, aujourd'hui.

Quant à cette assertion que ces installations gâteraient le quartier des demeures privées de la ville, j'ai déclaré, lors de ma visite à Halifax, que je ferais en sorte d'occasionner le moins de préjudices possible. On dit que l'électricité, le câble et la gazoline ont contribué grandement, grâce à des installations terminales, à faire disparaître les ennuis pour le public, d'où l'on a conclu que je prendrais le moyen de prévenir ces désagréments, autant que possible, dans cette partie de la ville. J'ai l'intention d'agir suivant cette donnée.

Quant au département des ingénieurs, je ne pense pas qu'il faille beaucoup plus de science du génie civil dans ce cas que dans celui du pilier n° 2 qu'on trouve maintenant à cet endroit. Je ne crois pas que mon prédecesseur ait retenu les services d'un expert pour préparer les plans de cette entreprise, ou pour juger ce travail. Je ne pense pas qu'il se soit trompé.

On a beaucoup parlé de l'emploi des piliers en ciment. On a dit qu'un gros navire qui frapperait un de ces travaux l'endommagerait au point de le renverser. Sir John Jackson, qui a acquis une grande expérience dans ces matières et qui s'est servi d'un grand nombre de ces piliers dans la construction de quais, m'a dit que nous n'avions pas besoin de nous alarmer et que nous pouvions dormir en paix, sous ce rapport. Je crois donc que je suis dans la bonne voie, au point de vue des intérêts, non seulement de la population d'Halifax, mais encore de ceux du pays tout entier, parce qu'il s'agit d'un projet qui ne concerne pas seulement Halifax, mais encore tout le pays.

M. MACLEAN (Halifax): On m'a informé—et je crois que ce renseignement est exact—qu'il y a quelque temps déjà l'honorable ministre avait reçu de citoyens en vue d'Halifax des requêtes lui demandant d'examiner, à nouveau, l'emplacement choisi et le projet tel que préparé par ses ingénieurs et qu'après avoir dûment étudié la question, il en était arrivé à la conclusion—qu'il entretient encore, aujourd'hui—de s'en tenir au plan actuel. En d'autres termes, refuse-t-il d'étudier de nouveau le plan actuel?

M. COCHRANE: C'est bien cela.

M. MACLEAN: L'honorable ministre a-t-il arrêté la façon dont s'opérera la construction de ces installations terminales? L'honorable ministre m'a informé, il y a quelques semaines, qu'en ce qui concerne la partie du chemin de fer il se proposait d'inviter la concurrence et qu'il ferait exécuter ces travaux, après avoir invité la concurrence et signé une convention.

Il n'avait pas encore décidé comment les quais et les jetées seraient construits. On m'avait informé qu'il en était à étudier l'idée de les construire à la journée sous la surveillance du gouvernement. Le ministre aurait-il la complaisance de nous dire s'il en est arrivé à une décision à ce sujet?

M. COCHRANE: Nous nous proposons de demander des soumissions pour les jetées et si elles sont moins élevées que l'estimation de l'ingénieur nous les accepterons; sinon, nous prendrons l'autre moyen.

M. MACLEAN: Et la station de chemin de fer? Le ministre a-t-il l'intention de demander en même temps des soumissions pour la station du chemin de fer?

M. COCHRANE: Oui.

M. MACLEAN: En choisissant le site sur le bras nord-ouest de la péninsule de Halifax pour ce qu'on appelle les terminus, le ministre nuira nécessairement aux systèmes d'aqueduc et d'égoût; du moins, c'est mon impression.

M. COCHRANE: Il nous faudra faire attention à cela.

M. MACLEAN: De sorte qu'en fin de compte, cela n'entraînera pas de dépense à la ville?

M. COCHRANE: Certainement.

M. GRAHAM: Je présume que cette somme si considérable destinée aux terminus à Halifax est censée comprendre les accommodations du Canadien du Pacifique, du Grand-Tronc-Pacifique, du Canadian-Northern, de l'Intercolonial et du chemin de fer Halifax et Southwestern.

M. HENDERSON: Et n'importe quel autre chemin de fer.

M. GRAHAM: Le Pacifique-Canadien là semble avoir des droits sur la ligne de l'Intercolonial et le Grand-Tronc-Pacifique a dans son contrat une clause qui lui donne le droit de passage, moyennant certaines conditions à être établies avec le Gouvernement. Le Canadian-Northern se rendra là un jour ou l'autre. Si le ministre sait de quelle manière, je n'en sais rien, mais il lui faudra, avant longtemps, pénétrer à Halifax et à Saint-Jean. La seule raison qui puisse justifier cette grande dépense serait qu'elle aura pour résultat de

faciliter ce commerce. Le ministre pourrait nous dire si c'est aussi dans ce but qu'elle est faite et en même temps si c'est vrai qu'il a fait des arrangements pour acquérir le chemin de fer Halifax et Southwestern.

M. COCHRANE: Je n'en ai pas entendu parler.

M. GRAHAM: J'apprécie assez quelques-unes des remarques faites par l'honorable député de Halifax. Je ne suis pas familier avec les difficultés qu'il y aurait à trouver les endroits que traverserait la ligne dans la partie résidentielle et je ne puis en parler, mais ce sera là une entreprise considérable. C'est une entreprise nationale et son but, il ne faut pas l'oublier, à mesure que la construction marche. Peut-être est-il nécessaire de faire ce que fait le Gouvernement, mais ce sur quoi je désire insister auprès du ministre, c'est que, nonobstant les capacités de M. Cowie, et j'approuve tous les dires du ministre, et en considération du fait que cette entreprise est d'un caractère national, destinée à rencontrer tous les besoins du commerce toujours grandissant du pays, il serait à propos, au moins, de soumettre les plans à quelque autorité que M. Cowie lui-même pourrait désigner. Il n'y a pas d'homme tellement capable qu'il ne puisse s'aider des conseils des autres. C'est ce que fait mon honorable ami en ce qui concerne le canal Welland. Je comprends qu'il soumet les plans à M. Noble, de New-York.

M. COCHRANE: Cette entreprise est plus considérable; c'est une chose différente.

M. GRAHAM: C'est une affaire différente, et c'est à un ingénieur différent qu'il a soumis les plans. M. Noble est un bon homme, et je crois que le ministre a raison dans la circonstance. Il ne fait que suivre le précédent qui a été créé lorsqu'il a été question de la construction du canal Welland, en premier lieu, et aussi de la reconstruction. J'admets que la construction du canal a été entourée de difficultés qui ne se retrouvent pas dans l'entreprise actuelle. J'ai visité le canal Kiel, célèbre en Allemagne, et, d'après moi, la construction du canal Welland est semée de plus de difficultés que celle du canal Kiel. Je n'oserais pas l'affirmer, mais je crois que, sur plus d'un côté, elle ressemble à la construction du canal Panama. Cela ne m'empêche pas d'approuver ce que le ministre a fait. Je crois que ce serait une sage précaution que de faire examiner les plans de la partie de l'entreprise qui touche au port et qui inclurait les terminus, à un expert aussi capable que M. Cowie, et si ces deux experts sont de la même opinion, il ne saurait plus y avoir d'objection. Si l'autre expert est d'opinion différente quant aux détails, peut-être pourrait-il en venir à une entente avec M. Cowie, parce qu'il est possible que celui-ci consente à ce qui pourrait être considéré comme une amélioration de ses plans. Ce serait une sage précaution pour le ministre à prendre, surtout parce qu'il s'agit ici d'une entreprise destinée à aider le commerce du Canada pendant des années à venir.

M. COCHRANE: Je vais certainement causer de cela avec M. Cowie.

M. MACLEAN (Halifax): Combien cela va-t-il prendre de temps pour compléter le chemin de fer de Fairview sur le bassin de Bedford jusqu'à Point-Pleasant? Pouvez-vous le terminer cette année?

De Lévis à Saint-Romuald—construction d'une double voie, $173,000.

M. GRAHAM: De quel côté est cette voie et quel en est le but?

M. COCHRANE: La chose n'est pas décrite d'une façon exacte dans le crédit. On aurait dû dire de la jonction de la Chaudière jusqu'à Saint-Romuald. Vous savez combien le trafic est congestionné là. Nous faisons cela cette année et nous espérons continuer jusqu'à Lévis graduellement.

M. GRAHAM: Le fait que nous voyons cela dans les crédits est de nature à nous faire prévoir ce que ce sera plus tard?

M. COCHRANE: Oui, mais ce n'était pas censé être là.

M. GRAHAM: Quelle est la longueur de la ligne?

M. COCHRANE: Trois milles et demi.

M. GRAHAM: C'est aussi dispendieux que le Transcontinental.

M. COCHRANE: Bien, le terrain coûte très cher là, et ce montant-là comprend le prix d'achat. Je puis vous donner les item: Une tranchée de 10,500 verges cubes dans le roc solide; 5,000 verges cubes dans la roche détachée; 25,000 verges de déblai ordinaire; 16,000 verges cubes de terre meuble; 1,400 verges cubes de ballastage; 2,100 verges cubes de maçonnerie et ponts; 600 verges cubes aux extrémités; 500 verges cubes de pierres perdues; 10,000 pieds d'épinette de deux pouces; 1,000 pieds de vieux rails aux arrêts des ponceaux; 20,000 verges cubes de ballast; posage du fer sur 5 milles; 20,000 dormants; 600 tonnes de rails d'acier de cinq pouces.

M. GRAHAM: Quel est le poids des rails?

M. COCHRANE: Quatre-vingts livres à la verge étalon; 50,000 livres de crampons et 7,000 livres de boulons.

M. GRAHAM: Il me paraît y avoir beaucoup de travail de coupe dans le roc.

M. COCHRANE: Oui. Et puis il y a un excédent de transport sur 100 pieds de 600,000 verges cubes. Le travail de coupe dans le roc est très considérable. C'est le calcul de l'ingénieur.

M. GRAHAM: M. Bowden?

M. COCHRANE: Non, M. McKenzie, l'ingénieur en chef de Moncton.

M. GRAHAM: J'allais ajouter un mot au sujet de la construction des docks de Halifax. Le ministre peut-être dans l'erreur, s'il base son jugement sur le calcul que lui a donné l'ingénieur, quelque bon qu'il soit. J'ai compris que le ministre a dit que si les soumissions sont au-dessous du calcul de l'ngénieur, il va donner les travaux à l'entreprise, et sinon, il va les faire faire à la journée. Je ne suis pas sûr que ce soit là la vraie manière de procéder.

M. COCHRANE: C'est un frein de l'un sur l'autre.

M. GRAHAM: Oui. Mais le ministre dit que si la soumission est plus élevée ou aussi élevée que le calcul de l'ingénieur, il va faire construire les docks à la journée. Je suis porté à croire que son travail à la journée sera aussi élevé quand il le fera faire.

M. COCHRANE: La seule objection que j'ai à faire pour les travaux à la journée c'est qu'il faudra une installation considérable.

M. GRAHAM: J'allais faire remarquer cela comme une autre objection. Il faut calculer l'intérêt sur le coût de l'installation et qui vous restera sur les bras quand les travaux seront terminés. Il y a bien des raisons qui semblent en faveur des travaux par l'entreprise, à moins que les soumissions ne soient pas raisonnables.

M. COCHRANE: Je propose que l'item soit modifié de façon à dire: "De la jonction de Chaudière jusqu'à Saint-Romuald—double voie".

(Adopté.)

Lévis, améliorations, $160,000.

M. COCHRANE: Ce crédit est destiné à l'achat de quatre propriétés afin d'agrandir le terminus de Lévis comme suit:

De la succession Rhodes: 56,956 pieds carrés de grève à 25c., $9,239.

De H. Dussault: 24,420 pieds carrés de grève à 25c., $6,105; 22,958 pieds carrés, à eau profonde à 25c., $5,714.50; 6,114 pieds carrés de quai à $2, $12,228; total, $24,047.50.

De E. Couture, 5,074 pieds carrés, petit quai à $2.50, $12,685; 22,657 pieds carrés, grand quai à $2.50, $56,642.50; 25,015 pieds carrés de terre à 25 cts., $6,253.75; total, $75,581.25. Frais légaux, $1,132.25; 79 acres de terre pour bestiaux, $50,000. Grand total, $160,000.

Il y a congestion là et nous essayons de donner plus de terrain.

M. GRAHAM: Quel plan avez-vous adopté en achetant ces lots? Je vois que mon honorable ami a eu des ennuis à Halifax en adoptant des opinions et en les changeant ensuite.

M. COCHRANE: Je ne les ai pas perdues.

M. GRAHAM: J'ai compris qu'il disait qu'elles étaient déchirées.

M. COCHRANE: Oui, mais l'affaire n'en est pas restée là.

M. GRAHAM: Le ministre suit-il l'ancienne pratique de nommer des évaluateurs; ceux-ci donnent-ils satisfaction ou doivent-ils être remplacés parfois? Quels étaient les évaluateurs?

M. COCHRANE: Ce n'est qu'une estimation du coût. Nous avons commencé des procédures en expropriation; plus tard, nous nommerons des arbitres, ou nous nous adresserons à la cour de l'échiquier.

M. LEMIEUX: D'après ce que j'ai pu savoir, l'estimation n'est pas exagérée.

Moncton—Usines à locomotives et à wagons et matériel, $136,000.

M. GRAHAM: Si le représentant de Westmoreland était présent, il vous demanderait si vous construisez des locomotives, ou si vous les réparez seulement?

M. COCHRANE: Nous les réparons seulement.

M. GRAHAM: Combien de wagons et quelle espèce de wagons avez-vous construits?

M. COCHRANE: Nous construisons des wagons ouverts.

M. LEMIEUX: Où achetez-vous vos locomotives?

M. COCHRANE: Nous les achetons des fabricants canadiens, il est assez difficile de s'en procurer.

M. GRAHAM: Les ateliers de Moncton ne sont pas aussi grands, mais ils sont aussi bien outillés que n'importe quel atelier du continent; vous pourrez exécuter à cet endroit quelques travaux pour le Grand-Tronc-Pacifique, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Je le pense. Si j'avais été ministre dans ce temps-là, j'aurais proposé de réunir les deux cours, ce qui aurait permis d'économiser beaucoup d'argent; malheureusement à mon entrée au département, les travaux étaient trop avancés. Nous pourrons réparer les wagons du Grand-Tronc-Pacifique, mais nous ne pourrons probablement pas les construire.

Mulgrave—nouveau bac pour chemin de fer et dock, $460,100.

M. McKENZIE: Quelle sorte de bateaux vous procurez-vous?

M. COCHRANE: Nous n'avons pas encore demandé de soumissions. Il aura 322 pieds de longueur et 40 de largeur, et il tirera 14 pieds d'eau. Le présent bateau n'a que 282 pieds de longueur. Le nouveau aura trois voies pouvant recevoir sept wagons chacune. Actuellement, les wagons sont plus longs et exigent un bateau plus long.

M. McKENZIE: Se servira-t-on de deux bateaux?

M. COCHRANE: Oui. Nous avons dû envoyer l'ancien en cale sèche au mois de mai dernier, et nous nous sommes servis d'une vieille allège qui était dangereuse et nous faisait courir de grands risques.

M. McKENZIE: Je crois que cette dépense est sage et très nécessaire.

M. GRAHAM: Je suppose que le bateau sera construit au Canada.

M. COCHRANE: Je ferai de grands efforts.

M. GRAHAM: Je crois que le ministre est disposé à favoriser la fabrication canadienne si on lui donne la chance.

M. COCHRANE: Combien devrions-nous payer de plus pour le faire construire au Canada?

M. LEMIEUX: 15 p. 100.

M. GRAHAM: Mes idées ne sont peut-être pas orthodoxes, mais je consentirais à payer plus.

M. LEMIEUX: Je suis plus conservateur que le ci-devant ministre des Chemins de fer.

M. GRAHAM: Je ne voudrais pas dire tout ce que je paierais, avant de voir les soumissions, mais je ne m'arrêterais pas à 15 p. 100.

M. COCHRANE: Les constructeurs canadiens exigent environ 20 p. 100 de plus.

M. GRAHAM: Je ferais cette concession pour que le navire fût construit au Canada.

M. REID (ministre des Douanes): Un bateau de 48 pieds de largeur franchirait-il le canal? Il y a des chantiers de construction à Port-Arthur et à Collingwood, mais je doute qu'un bateau semblable puisse passer par le canal.

M. COCHRANE: Le sous-ministre nous apprend que le canal Welland n'a que 45 pieds de largeur.

M. MACLEAN (Halifax): Vous feriez mieux de faire construire ce bateau dans l'Est.

Construction originaire, $800.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre fait-il faire des études au sujet du détournement de l'Intercolonial pour supprimer la pente de Folly-Mountain.

M. COCHRANE: Je n'en ai pas encore fait faire.

M. MACLEAN: Vous proposez-vous d'en faire faire cette année?

M. COCHRANE: Oui, mais je ne voudrais pas prendre d'engagement.

M. MACLEAN: J'ai lu dernièrement dans un journal que ces études se poursuivaient.

M. COCHRANE: Ce n'est pas de ces études que nous nous occupons.

Pointe-Tupper—améliorations, $90,000.

M. KYTE: Le ministre veut-il expliquer quels sont ces travaux?

M. COCHRANE: Par malheur, il y a eu un incendie à cet endroit l'an dernier, et nous réparerons les dégâts.

M. GRAHAM: Un incendie a parfois du bon.

M. COCHRANE: Nous n'avions que $11,000 d'assurance. Les travaux projetés sont: Gare de briques, $25,000; quai en béton, $2,250; nivellement autour de la gare, $2,000; dépôt de 10 locomotives, $50,000; assises d'une plaque tournante, mur, circulaire, excavation, traverses, etc., $3,737; plaque tournante, 75 pieds de diamètre, en acier, 102,000 livres, $4,590; 16 dépôts de charbon à $225, $3,600; fosses à piquer le feu, complète, y compris la rigole, $1,183; réservoir complet, $4,500; dépôt de sable, $1,800; conduite alimentaire, $400; tuyau du réservoir à la conduite alimentaire, posé, $300; excavation, deux mille verges cubes à 75 cents, $15,000; déblaiement, 6,944 verges cubes à 40 cents, $2,787.60; rails de 67 livres, 67 tonnes à $25, $1,675; 214 ferrures angulaires à 45 cents, $96.30; boulons et écrous, 856 livres à 4 cents, $34.24; chevilles, 4,500 livres à 3 cents, $135; croisements rigides, 6 à $26.50, $159; contre-rails, 6 à $16, $96; rails mobiles, complet, 6 à $45, $270; traverses pour aiguilles, 6 à $34, $204; base d'aiguilles "rampo", 6 à $20, $120; traverses de la voie, 1,500 à 33 cents, $495; ballast, 7,000 verges cubes à 30 cents, $2,100; pose des rails, $313.43; halle aux marchandises, $3,500; pompe à incendie, $1,500; travaux de génie civil, inspection, annonces, dépenses éventuelles, $10,850; total, $125,419.19; disons $126,000, moins les dépenses probables de 1912-13, $25,000, ce qui laisse $101,000. Pertes à imputer sur le compte des renouvellements rendus nécessaires par l'incendie, $11,000; somme nécessaire pour 1913-14, $90,000.

M. KYTE: La nouvelle gare est à une grande distance de l'ancienne, à près d'un demi-mille, tandis que la halle aux marchandises se trouvera sur l'emplacement de l'ancienne gare, derrière la voie. Les gens de l'endroit semblent trouver à redire à ce que la halle aux marchandises se trouve si éloignée de la gare. Pointe-Tupper est un endroit où plusieurs bateaux font escale et déposent la marchandise et les passagers sur le quai qui se trouve près de l'ancienne gare. Autrefois, il suffisait de déposer la marchandise et les bagages sur le quai et de les mettre dans le hangar qui se trouvait tout près, et lorsque le train arrivait, il n'y avait pas de frais à faire pour les porter dans les wagons. D'après le nouvel arrangement, les passagers qui quittent le bateau à vapeur doivent faire transporter leur bagage au hangar, puis se servir d'un haquet pour les transporter à la gare. Je suppose que ceux qui ont eu à choisir l'emplacement de la nouvelle halle aux marchandises ont eu de bonnes raisons, mais pour celui qui n'est pas au courant, l'emplacement semble mal choisi. Le bateau de Boston relâche à Port-Hawkesbury et en été beaucoup de voyageurs vont en bateau de Hawkesbury au quai de Pointe-Tupper. Le nouvel emplacement leur causera des ennuis. Le Gouvernement devrait entreprendre la construction d'un quai près de la nouvelle gare afin que ces bateaux puissent y arrêter et faire descendre leurs passagers qui économiseraient ainsi des frais de transport. Je serais bien aise que le ministre prît note de mes remarques et qu'il donnât ordre aux intéressés de faire rapport sur l'opportunité de construire un quai public près de la nouvelle gare.

M. COCHRANE: Je ne me suis pas rendu à Pointe-Tupper depuis la construction de la gare, mais je prendrai note des observations de l'honorable député et je demanderai à l'administrateur d'étudier la question.

M. KYTE: Quand le ministre croit-il que le nouveau bac sera achevé et mis au service?

M. COCHRANE: Je n'ai pas demandé de soumissions. J'attends l'ouverture du crédit.

M. KYTE: Qu'est-ce que le ministre se propose de faire pour remplacer le "Scotia" s'il est mis dans le bassin de radoub.

M. COCHRANE: Je me propose de faire ce qu'on faisait autrefois—me tirer d'affaires le mieux possible.

M. KYTE: Autrefois, le "Mulgrave" était là et transportait la marchandise dans des barges et prenait des passagers à son bord. Mais pendant l'incendie de l'été dernier, le plan incliné et le plancher du quai ont été détruits, et les appareils de levage ont été pris et expédiés à New-Glasgow, de sorte que le ministre ne pourrait pas avoir recours à l'expédient qu'on employait auparavant. S'il arrive un accident au "Scotia", il sera impossible de transporter une livre de marchandise de l'autre côté du détroit de Canso. Il est regrettable que les intéressés n'aient pas réparé le plan incliné et le plancher du quai de Mulgrave. A l'heure qu'il est, les barges ne peuvent pas déposer de marchandises à Pointe-Tupper.

Rivière-du-Loup—agrandissements, $28,000.

M. GAUVREAU: Je voudrais savoir si le ministre est au fait du projet que l'ancien gouvernement avait mis à l'étude et qui consistait à construire de grands quais à Fraserville, non seulement pour le déchargement du charbon destiné à l'Intercolonial, mais surtout pour donner l'essor à l'industrie forestière.

L'honorable ministre des Chemins de fer ne le sait peut-être pas; mais le port de la Rivière-du-Loup est un des meilleurs en bas de Québec, malgré tout ce que peut dire mon honorable ami de Rimouski (M. Boulay). La raison pour laquelle le projet n'a pas été mis à exécution, d'après ce que l'on m'a dit, est que le ministre des Travaux publics ne pouvait pas à cette époque faire consentir le ministre des Chemins de fer à faire sa part dans ce travail. L'année dernière, il y avait au budget un crédit de $75,000 ou $78,000 pour les améliorations des havres et rivières de la province de Québec par le département des Travaux publics. Pas un sou de cet argent n'a été dépensé l'été dernier. Peut-être le ministre des Travaux publics ne se sentait pas disposé à demander au ministre des Chemins de fer à faire sa part dans ce travail. Cette année, il y a un crédit de $78,000 pour le département des Chemins de fer, et dans le budget du département des Travaux publics pour les havres et rivières il y a aussi un crédit de $50,000. Je demanderai au ministre des Chemins de fer s'il est disposé aujourd'hui à faire sa part dans les dépenses pour les travaux qui ont été promis. Que se propose-t-on de faire au sujet de ces travaux à la Rivière-du-Loup?

M. COCHRANE: Je crois que l'honorable député a été mal renseigné au sujet de la conversion du ministre des Travaux publics. Il y a eu entente l'année dernière, mais le département des Chemins de fer n'a pas fait sa part dans ces travaux, parce que les travaux que le département des Travaux publics avait à faire n'étaient pas terminés, et que les nôtres pouvaient être faits beaucoup plus rapidement. Le quai n'était pas d'une grande utilité aux bateaux parce que l'eau est basse.

M. GAUVREAU: A quoi va-t-on employer ces $78,000?

M. COCHRANE: Nous sommes obligés de construire une voie de chemin de fer sur le quai. Je crois que ce sera une bonne chose à un point de vue d'affaires. Nous transportons jusqu'à Québec par bateau environ cinquante mille tonnes de charbon que nous ramenons ensuite à la Rivière-du-Loup par chemin de fer. Si nous avions ce chemin de fer sur le quai et les autres facilités voulues pour le déchargement, qui vaudront mieux, je l'espère, que celles que nous avons à Québec, parce que dans ce port, le déchargement coûte de quarante à soixante cents par tonne de plus que le prix pour lequel nous pourrions acheter le charbon à Montréal, nous pourrions économiser le transport par chemin de fer et le transbordement, outre que le transport par bateau jusqu'à la Rivière-du-Loup coûterait un peu moins cher que celui jusqu'à Québec.

M. GAUVREAU : N'emploiera-t-on pas une partie de ce crédit à la construction d'une nouvelle gare à la Rivière-du-Loup?

M. COCHRANE: Vous avez une assez bonne gare maintenant à la Rivière-du-Loup.

M. GAUVREAU: Pour parler ainsi, il faut que le ministre ait passé de nuit devant la Rivière-du-Loup. Tout de même, si ce crédit peut être dépensé cet été pour aider au déchargement du charbon à la Rivière-du-Loup, je serai satisfait.

M. MICHAUD: Les voyageurs de la province de Québec qui prennent le train de onze heures et demie dans la nuit à la Rivière-du-Loup, peuvent-ils savoir du chef de gare, une heure ou deux avat l'arrivée du rapide, s'il leur sera possible d'avoir un lit dans le pullman? Plusieurs voyageurs arrivent à la Rivière-du-Loup vers les neuf heures dans la soirée et ne peuvent obtenir aucun renseignement à ce sujet de l'agent. Si le chef du pullman télégraphiait de Sainte-Flavie qu'il a quelques lits disponibles, cela serait très commode.

M. COCHRANE: J'en prendrai note avec plaisir et je m'occuperai de la question.

Matériel roulant, $1,000,000.

M. GRAHAM: Ce $1,000,000 pour matériel roulant est porté au compte du capital, mais il n'est pas tout employé pour cela?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Cette question a été discutée cet après-midi au sujet d'un autre crédit. Nous avons inauguré trois espèces de comptes; je ne sais pas si on les tient encore de cette façon ou non; il y avait le compte du renouvellement du matériel, celui du renouvellement des rails, et celui de la protection contre le feu.

M. GAUVREAU.

M. COCHRANE: Oui, on les tient encore de la même manière.

M. GRAHAM: J'aimerais à connaître quelle part on dépense tous les ans sur les recettes. Prenons par exemple le compte du renouvellement des rails. On porte une certaine partie des recettes à ce compte. Bien que cet argent n'apparaisse pas dans les crédits, le compte en bénéficie tout de même; mais il n'y a pas à faire rapport de cette dépense, vu qu'elle est payée avec l'excédent des recettes. C'est la même chose pour le compte de renouvellement du matériel et le compte de la protection contre le feu. Ces sommes n'apparaissent pas au budget, vu qu'elles sont comprises dans les dépenses d'exploitation, non pas dans celles qui sont portées au compte du capital. Le ministre voudrait-il nous faire connaître l'état de ces trois comptes?

M. COCHRANE: La somme de $150,000 est mise à part tous les ans pour le renouvellement des rails; $300,000 pour le renouvellement du matériel, et $60,000 pour la protection contre le feu. Voici ce que nous avons acheté depuis le 1er avril 1912 avec l'argent provenant des recettes: cent cinquante wagons à charbon, soixante wagons-glacières, cent cinquante wagons en bois pour marchandises, une charrue à neige, douze mille wagons en acier pour marchandises, cent cinquante wagons plats, deux wagons réservoirs, cent wagons, dix voitures de première classe pour les voyageurs, deux wagons-restaurant, deux wagons-lits, trois wagons à bagages, trente locomotives pour les trains et quatre pour les cours.

M. GRAHAM: Tous ces achats ont été payés avec l'argent des recettes et ne sont pas portés au compte du capital?

M. COCHRANE: Nous avons commandé quatre cents wagons à marchandises en acier, et vingt locomotives pour les trains de marchandises, que nous paierons avec ce crédit d'un million de dollars. Les nouvelles locomotives pour les trains de marchandises coûteront $470,000 et les wagons en acier $484,000. L'inspection, etc., prendra le reste du million de dollars.

M. GRAHAM: Combien a-t-on dépensé pour la protection contre le feu?

M. COCHRANE: Environ $17,000 jusqu'au 1er mars.

M. GRAHAM: Les principales compagnies de chemins de fer ont commencé à faire construire en acier leurs voitures à voyageurs, particulièrement celles qui sont employées sur les trains rapides. Je crois que le temps est arrivé où le Gouvernement devrait mettre des voitures en acier sur le convoi rapide Ocean Limited.

M. COCHRANE: La question vaut la peine qu'on s'en occupe.

M. CARROLL: Le ministre a-t-il fait quelques changements dans les taux de transport que paie la Dominion Steel Corporation à Sydney?

M. COCHRANE: Oui, nous avons augmenté les taux. Nous ne pouvions pas continuer à payer pour la compagnie de charbon une augmentation d'environ cinquante cents par tonne; payer les employés de $750,000 à $1,000,000 de plus par année, et laisser subsister les mêmes taux de transport. Je ne crois pas que l'Intercolonial ait fait un sou de profit avec les transports de la compagnie d'acier de Sydney à Montréal. Il n'y a pas un chemin de fer sur le continent américain sur lequel les taux de transport soient aussi bas que sur l'Intercolonial.

M. CARROLL: Il y a quelque temps, à l'occasion de certains crédits du ministre, j'ai appelé son attention sur une rumeur disant qu'il y aurait probablement un changement dans les taux de transport de l'Intercolonial pour la Dominion Steel. Je ne sais pas si l'on devrait dans ce pays faire des faveurs à certaines personnes, mais je prétends qu'après avoir donné à la Dominion Steel Corporation, dans ses commencements, l'avantage de taux de transport sur l'Intercolonial plus bas que les taux ordinaires, qu'à cette période particulière de l'histoire de cette institution, les taux de transport ne devraient pas être augmentés. Comme toutes les autres corporations dans ce pays, la Dominion Steel Corporation rencontre beaucoup de difficultés. Ceux qui ont jugé bon de placer leur argent dans cette nouvelle entreprise de l'acier, à Sydney, ont reçu certains privilèges de cette ville et du gouvernement fédéral, sous forme de taux spéciaux et de primes; le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse leur a aussi accordé certains privilèges, et tout cela a été fait à cette époque dans le but d'engager les personnes intéressées dans la fabrication de l'acier à commencer cette fabrication dans notre pays. Un peu plus tard, on leur a retiré quelques-uns de ces privilèges. L'ancien gouvernement a cessé de payer les primes sur les barres en acier et bien que le parti conservateur ait promis ouvertement dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse, lors des dernières élections, que si les électeurs le portaient au pouvoir il rétablirait les primes sur l'acier, non seulement on ne les a pas rétablies, mais on a augmenté pour cette corporation les taux de transport sur l'Intercolonial. On a d'abord augmenté le tarif de cent pour cent dans les hangars à Sydney, et aujourd'hui la compagnie peut à peine joindre les deux bouts. On a accordé ces privilèges à la compagnie d'acier dans le but d'engager ces capitalistes à mettre leur argent dans l'entreprise, et ils sont aujourd'hui très mécontents de voir que non seulement le Gouvernement ne leur paie plus ces primes, mais va les obliger à payer des taux de transport plus élevés. Je prétends que chaque dollar que la Dominion Steel sera obligée de payer en plus au chemin de fer pour ses transports, est un dollar enlevé aux ouvriers de l'est de la Nouvelle-Ecosse, parce que si la Dominion Steel est obligée de payer davantage pour ses transports elle sera obligée de faire une diminution dans les salaires de ses employés afin de pouvoir joindre les deux bouts. Je crois qu'il est très injuste d'exiger aujourd'hui de cette corporation des taux plus élevés que ceux qu'elle a payés dans le passé, après qu'on lui a donné à entendre qu'elle aurait des taux de transport particulièrement bas sur le chemin de fer Intercolonial. La division est du chemin de fer Intercolonial est celle qui rapporte le plus de bénéfices, ou si elle n'est pas la première, elle vient certainement près de celle de Montréal. Je dis que c'est décourageant pour les capitalistes qui ont placé leur argent dans cette province, et que c'est de nature aussi à décourager les capitalistes pour l'avenir, si après avoir accordé certains privilèges à cette corporation, on les lui enlève, et comme représentant du comté dans lequel la Dominion Steel Corporation a établi ses usines, je proteste auprès du ministre et du Gouvernement, comme j'ai protesté lorsqu'on a répandu cette nouvelle, et je dis qu'elle est injuste non seulement pour cette corporation, mais aussi pour la partie est de la Nouvelle-Ecosse, et surtout pour les ouvriers de la Nouvelle-Ecosse. La Dominion Steel Corporation à Sydney a contribué, avec la compagnie de charbon, à créer des villes florissantes dans Sydney, Glace-Bay et autres parties du comté.

Ces villes procurent des marchés aux cultivateurs de la Nouvelle-Ecosse, non seulement de cette dernière province, mais de l'île du Prince-Edouard et de la section orientale du Nouveau-Brunswick. Il est plutôt décourageant que le ministre des Chemins de fer doive juger à propos d'opérer ce changement, étant donné que cette extrémité de la voie est une des sections qui rapportent le plus de tout le chemin. Je puis seulement ajouter un mot de protestation contre cette augmentation, en ce qui concerne la section orienale de la Nouvelle-Ecosse. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie, en outre, que l'Intercolonial ne gagnera rien par suite de ce changement. En effet, j'ose dire que la Dominion Steel Company expédiera doréavant autant que possible par voie d'eau, plutôt que de se soumettre à cette augmentation dans les taux du transport des marchandises sur l'Intercolonial. Si l'Inercolonial devait retirer un profit de cette augmentation, elle ne serait pas aussi préjudiciable, mais je crois que le chemin de fer sera le per-

dant. La corporation est tenue de ne pas payer un tarif élevé et, en présence de cette obligation, elle tâchera de toute manière possible de faire les expéditions de Sydney par voie d'eau.

M. GAUVREAU: Le ministre adjugera-t-il une entreprise cet été, en vue d'exécuter les travaux à la Rivière-du-Loup?

M. COCHRANE: Si le ministre des Travaux publics s'y rend, nous les exécuterons certainement.

M. MARCIL: En ce qui concerne l'explication donnée par le ministre au sujet du matériel roulant, dois-je comprendre qu'on a augmenté le nombre de convois de marchandises sur l'Intercolonial?

M. COCHRANE: Oui, d'une façon considérable.

M. MARCIL: Cela a été une source de plaintes l'hiver dernier. Avec votre permission, je lierais des extraits d'un certain nombre de lettres traitant de cette question. Au cours de la présente session, j'ai déjà eu l'occasion de féliciter le ministère sur l'amélioration du service des voyageurs qu'il nous a procuré dans notre circonscription, en maintenant l'Ocean Limited durant toute l'année. Il a accompli une action profitable, et le résultat a été très important pour la péninsule de la Gaspésie, où les gens descendent à Métapédia, à neuf heures du matin, au lieu de deux ou trois heures du matin. J'espère qu'il améliorera également le service du transport des marchandises. Pour cette raison, je voudrais attirer son attention sur quelques-unes de ces lettres, qui séjournent depuis quelque temps sur mon bureau, bien que les conditions ne soient pas absolument les mêmes que lors de la rédaction de ces lettres. J'ai entre les mains une lettre que m'a adressée un des principaux marchands de Bonaventure, et me transmettant des lettres de meuniers avec qui il commerce. En voici le contenu:

Je vous transmets des lettres reçues de quelques-uns des meuniers avec qui je commerce. Ces lettres sont explicites. Elles pourraient vous être de quelque utilité, et vous pourriez mentionner les faits, en mettant les noms des firmes. Un wagon de farine est parti de Brantford le 30 novembre et est arrivé à Giroux le 7 janvier; l'autre a quitté Seaforth dans la première semaine de décembre et est aussi arrivé à Giroux le 7 janvier, j'avais épuisé mon approvisionnement de farine avant les fêtes, et la population réclamait la farine, depuis Nouvelle à New-Richmond. J'ai désappointé mes clients, perdu mon commerce et je crois avoir subi, à la suite, de non-exécution de commandes, des dommages nets, que $1,000 ne couvrirait pas.

Annexées à cette lettre sont deux lettres de grandes firmes de meunerie du Canada. L'une de ces lettres est ainsi conçue:

M. CARROLL.

Nous avons reçu votre honorée du 27, et nous avons l'honneur de dire, en réponse, que nous regrettons extrêmement le retard apporté dans la livraison de votre wagon; nous retraçons ce dernier. Les chemins de fer sont très en retard dans leurs livraisons par suite de la congestion du trafic.

Une autre firme de meunerie emploie un langage un peu prononcé, mais j'en lirai le contenu. D'après cette lettre, il semble y avoir une difficulté quelque part. Voici les termes de la lettre:

Montréal, le 6 janv. 1913.

Nous avons reçu votre honorée du 4, et nous ne vous imputons pas le moindre blâme pour avoir énergiquement protesté au sujet du retard apporté dans la livraison de votre wagon. C'est tout simplement une honte de voir la manière dont les employés de l'Intercolonial retardent certains wagons. Nous devons dire que la plus grande partie de leurs wagons semblent assez bien circuler, mais il en est parfois détenus autour de Montréal, Campbellton et d'autres endroits, d'une façon très contrariante, au très grand ennui des acheteurs, qui en éprouvent une perte très considérable. Si vous refusez le wagon, nous ne vous blâmerons pas. S'il est refusé, nous le vendrons au meilleur profit possible et nous tâcherons d'en faire un exemple à l'Intercolonial. Toutefois, nous ne pensons pas que nos wagons soient plus retardés que ceux expédiés par nos concurrents. Vous savez que ce n'est pas notre faute. Nous retraçons les wagons jusqu'à ce nous soyons noirs de poussière, et nous faisons tout notre possible pour les expédier rapidement. Nous ne pouvons que recommander que les expéditeurs et les acheteurs de farine conservent leur sang-froid et formulent une protestation déterminée contre la manière préjudiciable dont nous traite ce chemin de fer de l'Etat. Aucun sentiment politique ne nous anime, mais les affaires sont les affaires, et c'est un crime de desservir ainsi le public. Pour notre part, nous ne prétendons pas nous y soumettre, et si nous pouvons obtenir l'aide nécessaire, nous allons soulever une révolte, si cet état de choses continue de régner.

Cette lettre ne contient qu'une partie de la vérité. J'ai entendu formuler un certain nombre de plaintes dans cette Chambre au sujet de la pénurie de wagons, et j'ai cru qu'elles visaient seulement certaines parties occidentales du Canada, mais je constate que le même mal a sévi dans la partie orientale, le long de la voie de l'Intercolonial. Le chemin de fer Intercolonial peut n'être pas entièrement responsable, ou de pas l'être du tout, mais voici l'inconvénient, sur lequel il m'incombe d'appeler l'attention du ministre, afin de voir s'il ne peut pas y être remédié. Je considère que l'embranchement situé dans ma circonscription, comme étant pour ainsi dire un embranchement de l'Intercolonial, et je désirerais lire un extrait d'une autre lettre, indiquant le grand désavantage auquel sont contraints les marchands qui utilisent cet embranchement. Cette lettre est ainsi conçue:

Dans la situation actuelle, nous ne pouvons rien expédier à cause du coût élevé. En décembre, j'ai expédié un wagon de pommes de terre en provenance de Saint-Godfroi, et à destination de New-Carlisle, soit une distance de 10 milles, $10; et de New-Carlisle à Matapédiac, 98 milles, $24. Vous pouvez constater le montant que les cultivateurs doivent payer sur l'Intercolonial.

J'ai déjà attiré l'attention du ministre sur l'opportunité d'acquérir le Quebec-Oriental Railway et l'Atlantic, Quebec and Western Railway. Parmi les documents déposés sur la table de la Chambre la semaine dernière se trouve une lettre importante, et que je désirerais lire. Cela pourrait être un encouragement à l'augmentation du nombre des wagons sur l'Intercolonial, parce que tous les wagons en service sur cet embranchement proviennent du chemin de fer Intercolonial. La lettre a été adressée par la St. Lawrence Pulp and Lumber Corporation, et en voici le contenu:

Pabos-Mills, P. Q., le 1er avril 1913.

M. E. A. Bouillon,
Paspébiac, P.Q.

Cher monsieur,—Pour faire suite à notre conversation au sujet des opérations projetées, j'ai l'honneur de dire que nous projetons la construction d'un moulin à pâte de papier, avec une production de 30,000 tonnes par année —avec une probabilité d'une augmentation de production plus tard.

Naturellement, nous avons dans une grande mesure compté sur les installations de chemin de fer pour nos opérations, surtout en ce qui concerne nos opérations d'hiver; et, le manque d'un service de chemin de fer efficace aura naturellement pour effet de nous obliger à diminuer notre fabrication projetée—si en vérité nous ne prenons pas des mesures en vue de fabriquer à l'étranger, en expédiant la matière première l'été, par voie d'eau, à un endroit plus convenable. Ceci aurait naturellement un effet très décourageant, et j'espère sincèrement que vous puissiez réussir dans vos efforts à décider le Gouvernement à acquérir et à exploiter le chemin de fer.

Regrettant mon impuissance à être présent à Ottawa.

Je suis, votre très dévoué,
St. Lawrence Pulp and Lumber Corporation,
Par H. W. Racy,
Gérant.

Voilà un autre important témoignage au sujet de la pénurie de wagons dans ce district, et j'espère que le budjet actuellement soumis à la Chambre par le ministre est doté d'un crédit rémédiant à cette pénurie de wagons, de sorte qu'elle ne se présentera plus de nouveau. Dans cette portion particulière de la province de Québec, nous n'avons pas l'avantage possédé par nos amis dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse, où ils possèdent plusieurs chemins de fer. Nous dépendons entièrement de l'Intercolonial, et lorsque ce chemin de fer nous manque, tout nous fait défaut. En ce qui concerne l'Intercolonial, toute amélioration recevra mon appui cordial. Je sais par expérience qu'on a grandement amélioré le service des voyageurs, et je suis heureux de savoir que le ministre prend des mesures en vue d'améliorer le service des marchandises.

M. COCHRANE: La chose même au sujet de laquelle mon honorable ami m'a félicité à l'égard de la circulation de l'Ocean Limited, a eu pour effet de lui faire manquer de force motrice. Nous avons éprouvé d'assez grandes difficultés l'année dernière, et pour trois raisons. La première était que les cours du chemin de fer Grand-Tronc étaient très congestionnées, et il était presque impossible de manutentionner les marchandises et de nous les livrer promptement. En conséquence, les wagons ont séjourné dans les cours pendant un mois. La congestion était si grande qu'il nous a fallu y poster un homme et retracer les wagons. Nous avons alors manqué de force motrice et les manœuvres ont été lentes. Nous essayons de redresser cela aussi rapidement que possible, et nous espérons que le service sera meilleur l'hiver prochain. Il a été adressé beaucoup de plaintes au sujet du retard subi par l'Ocean Limited, mais, à un moment, nous avons cru, à cause de l'épaisseur de la neige, que nous n'en pourrions continuer le service. Nous avons heureusement pu le faire, mais il a fallu une grande quantité de force motrice. Nous aurions modifié l'horaire, si nous avions cru continuer la mise en service de l'Ocean Limited durant tout l'hiver. Nous essayions de conserver en hiver l'allure de l'été, ce qui était impossible et dangereux. J'ai parfois reçu une plainte au sujet des wagons de l'embranchement mentionné, et je serais très heureux, si nous avions assez de wagons pour servir les fins de tous ceux qui les désirent, mais nous devons surveiller d'abord notre propre trafic. Néanmoins, grâce à ce crédit, j'espère avoir plus de force motrice, avec les wagons déjà reçus et avec ceux actuellement commandés, nous serons en mesure de donner une meilleure satisfaction aux gens à cet endroit.

M. CARVELL: Si j'ai bien compris, le ministre a déclaré qu'il a été réservé $100,000 seulement pour remplacer des wagons. Cela impliquerait vingt à vingt-cinq milles de rails. Cette somme suffirait-elle en moyenne à couvrir l'usure des rails?

M. COCHRANE: Je ne serais pas à même d'exprimer une opinion à ce sujet, je ne sais pas. On m'apprend que la somme est de $150,000.

M. McKENZIE: Il y a deux ou trois choses relatives au matériel roulant, et sur lesquelles je désire attirer l'attention. Dans la première partie de la session, j'ai parlé des locomotives défectueuses sur l'ex-

trémité du chemin du Cap-Breton. Je ne sais s'il a été fait quelque chose pour améliorer la situation. Aux mois d'octobre, de novembre et de décembre, les conditions ont certes été très mauvaises, ainsi que le sait le ministre. J'ignore si c'est la coutume de traverser des locomotives de l'autre côté du détroit de Canso.

Je suppose qu'il n'est pas désirable de les transférer fréquemment. La traction de Canso à Sydney est très lourde et j'insisterai auprès du ministre sur la nécessité de nous donner de bonnes locomotives. Je crois qu'on devrait mettre là une ou deux bonnes locomotives, et la distance n'étant que d'environ 90 milles, les rails étant lourds et le ballastage assez bon, elles devraient durer assez longtemps. Il nous est arrivé trop souvent l'année dernière de nous trouver en retard de trois ou quatre heures sur cette courte distance entre la Pointe-Tupper et Sydney. J'espère qu'il ne sera plus nécessaire d'en parler au ministre.

Il y a une autre question sur laquelle j'ai attiré l'attention du ministre l'hiver dernier lorsque nous avons eu quelque chose à discuter au sujet du chemin. Je veux parler de la nécessité de fournir des wagons, pas des wagons frigorifiques pour transporter le poisson. En automne, dans la région que j'habite, il est impossible d'avoir des voiliers pour transporter le poisson pris au loin dans le nord, en plein océan. Le marché pour ce poisson est dans les états de la Nouvelle-Angleterre, à Boston, New-York et autres endroits, et la seule manière d'expédier le poisson est par le chemin de fer Intercolonial. Nous avons un steamer allant de Sydney-nord le long de la rive. Il apporte le poisson à l'extrémité de l'Intercolonial et nous pourrions l'expédier si nous avions des wagons. L'an dernier, nous n'avons pu avoir de wagons. On nous a dit que le poisson donne une mauvaise odeur au wagon et pourrait le rendre impropre à transporter autre chose. Cette raison n'est guère suffisante. Je crois que quelques wagons devraient être mis à part, même s'ils devaient être consacrés exclusivement à ce genre de service. L'Intercolonial étant notre unique voie ferrée, cela nous fournirait l'occasion d'expédier notre poisson par cette route. En automne la pêche est excellente. De grandes migrations de poissons viennent le long de la côte, très tard en automne, jusqu'à ce que le froid devienne trop rigoureux pour que l'on puisse se livrer à la pêche, et si nous pouvions avoir des wagons, nous pourrions toujours compter sur une forte prise de poisson pour l'exportation. J'espère que le ministre nous fournira des wagons.

Il y a encore une chose et elle est relative au raccordement des trains à Truro. J'ignore si l'on peut y remédier ou non. Ayant quelque connaissance personnelle de la question je désire attirer là-dessus l'attention du ministre. La dernière fois que j'ai dû me rendre d'ici à Sydney-Nord, j'y suis allé par l'Intercolonial et je suis arrivé à Truro vers quatre heures de l'après-midi. Le train de l'Intercolonial est arrivé d'Halifax vers 8 heures. Les voyageurs venus de l'ouest ont du rester à Truro depuis 4 heures de l'après-midi jusqu'à 8 heures du soir. Alors l'Intercolonial est venu d'Halifax et les voyageurs étaient prêts à se rendre directement à Sydney, mais il leur a fallu rester là jusqu'à une heure du matin afin d'attendre le train du chemin de fer canadien du Pacifique. Mon honorable ami comprendra qu'il est assez dur pour un voyageur d'arriver à Truro à 4 heures de l'après-midi, d'avoir son propre train à 8 heures, puis d'être obligé de rester là jusqu'à minuit et demi ou une heure du matin avant de pouvoir partir. Il peut se faire qu'il soit impossible d'améliorer cela, mais comme il s'agit de ma propre expérience, je veux informer le ministre que s'il y a quelque possibilité d'améliorer cette situation je désirerais que cela soit fait. L'arrêt est beaucoup trop long. Je n'ai aucun doute que le voyageur qui vient par le chemin de fer Canadien du Pacifique est très désireux de faire le raccordement, et il a toutes mes sympathies, mais si quelque chose pouvait être fait pour améliorer la situation, je crois que cela serait fort à désirer. Cela décourage le trafic par le chemin de fer Intercolonial, lorsque vous savez que vous serez retenus sept ou huit heures à Truro; vous vous sentez disposé à prendre l'autre route afin de n'être pas retardé du tout.

M. COCHRANE: Je serai très heureux de m'occuper de ces questions.

M. BOULAY: Monsieur le président, l'honorable député de Bonaventure vient de se plaindre du manque de chars à marchandises sur l'Intercolonial. Pour ma part j'ai reçu un grand nombre de plaintes à ce sujet. Nous avons beaucoup à nous plaindre, dans Rimouski, du manque de chars pour l'expédition du fret dans la vallée de la Métapédia et dans d'autres parties du comté de Rimouski, où il se fait un gros commerce de patates. Je puis dire que j'ai été accablé de lettres à ce sujet et je sais que le surintendant du chemin a eu fort à faire pour fournir aux patrons du chemin les chars dont ils avaient besoin. Souvent, il faut attendre pendant plus d'un mois, et une fois que les chars sont chargés, ils traînent pendant un grand mois sur les voies d'évitement.

Autrefois, on cherchait à faire payer l'Intercolonial en retranchant sur les dépenses à faire pour l'achat de chars et même d'engins. C'est ainsi que l'on essayait d'avoir un surplus. Je suis heureux de voir une augmentation sensible dans le mon-

tant à être voté cette année pour le matériel roulant. Je doute fort même que ce montant soit suffisant. Le traffic a beaucoup augmenté et augmente sans cesse sur l'Intercolonial, comme ailleurs du reste, et de plus, il y a de nouvelles branches qui sont construites et qui utilisent nos chars. C'est ainsi que le chemin de fer de la baie des Chaleurs, l'Intercolonial, le chemin de fer de Caraquet, utilisent nos chars pour transporter leur trafic. Plutôt que de fournir des chars pour le service de ces voies ferrées aboutissant à l'Intercolonial, il serait plus pratique et plus dans l'intérêt du pays d'acheter ces branches de chemins de fer. Nous leur fournissons déjà les chars dont elles ont besoin. L'Intercolonial pourrait exploiter ces voies ferrées à meilleur marché que ces compagnies; il possède déjà tout l'outillage nécessaire sous forme d'usines, etc., et pourrait réaliser de meilleurs profits que ces compagnies. J'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer prendra mes remarques à ce sujet en bonne part, et verra à prendre les mesures nécessaires pour l'achat de ces branches avant que la compagnie du Pacifique s'en empare. Il y a le chemin de fer de Sainte-Flavie à Matane, l'International, le chemin de fer de Caraquet, celui de la baie des Chaleurs, j'entends le chemin qui part de Métapédia et qui va à Gaspé. J'espère que l'on verra à prendre les moyens pour acheter ces branches afin d'augmenter par là même les profits de l'Intercolonial.

M. MARCIL: Ce que dit l'honorable député de Rimouski est absolument vrai; les embranchements dans l'est du Canada sont pourvus de wagons du chemin de fer intercolonial. Sur les 200 milles de voie ferrée le long de la côte de Gaspé, tous les wagons appartiennent au chemin de fer intercolonial, sauf çà et là un wagon appartenant au Grand-Tronc ou au Pacifique-Canadien.

La même chose est vraie en ce qui concerne le chemin de fer de Caraquet et plusieurs autres embranchements. Cela est peut-être une imposition pour le chemin de fer intercolonial, mais c'est aussi un argument en faveur de la nationalisation des embranchements, vu que toutes les affaires du chemin de fer intercolonial vont à ce chemin de fer.

M. GRAHAM: Quelqu'un a suggéré que tous ces wagons n'ont pas été achetés après demandes de soumissions durant l'année dernière.

M. COCHRANE: Sauf les derniers 500 au sujet desquels la commande a été augmentée.

M. GRAHAM: Il y a environ un an l'entreprisee a été adjugée et on l'a augmentée sans demander des soumissions.

M. COCHRANE: Oh! non. Elle n'a été adjugée que deux mois avant l'augmentation.

M. GRAHAM: S'il en est ainsi, c'est presqu'une violation du statut.

M. COCHRANE: Non.

M. GRAHAM: On me dit que lorsque la commande a été augmentée, ces wagons pouvaient être achetés pour $100 de moins, chacun, qu'on ne les a payés.

M. COCHRANE: Nous avons demandé des soumissions à toutes les maisons. Nous avons augmenté la commande parce qu'on nous a dit qu'on nous donnerait les wagons avant la clôture de la navigation.

M. LEMIEUX: Ou avez-vous acheté les wagons?

M. COCHRANE: De la Nova-Scotia Car Company de Halifax.

M. GRAHAM: On me dit que vous auriez pu les avoir à $100 de moins par wagon lorsque la commande a été augmentée.

M. COCHRANE: J'aimerais à savoir où. Il y a une compagnie fondée depuis lors et qui n'aurait pas pu nous livrer des wagons dans le temps.

M. GRAHAM: Je n'ai pas parlé de cette compagnie.

M. COCHRANE: L'honorable député de Pictou m'a dit quelque chose dans ce sens, depuis.

M. GRAHAM: Je ne savais que cette compagnie faisait des affaires. On m'a dit, naturellement, il se peut que cela soit inexact, qu'on avait demandé des soumissions et qu'après un laps de temps de plusieurs mois on a augmenté la commande pour 500 wagons de plus devant coûter $600,000, et que si l'on eut demandé des soumissions lorsqu'on a augmenté la commande, on aurait pu avoir les wagons pour $100 de moins, chacun.

M. COCHRANE: Où?

M. GRAHAM: Peut-être de la même compagnie; le prix coté était généralement moindre.

M. COCHRANE: Les soumissions étaient exactement les mêmes, et je ne crois pas que les wagons eussent pu être achetés à meilleur marché. S'ils ont pu l'être, j'aimerais à savoir où.

Appareils de sûreté pour équipement, $24,000.

M. GRAHAM: Dans combien de temps les wagons seront-ils pourvus d'appareils de sûreté?

M. COCHRANE: Dans deux ans, environ.

Saint-Jean—agrandissement des installations, $18,000.

M. GRAHAM: Un arrangement a été conclu à Saint-Jean avec une raffinerie de sucre qui devait expédier ses produits. La raffinerie a-t-elle expédié des marchandises?

M. COCHRANE: Je ne le crois pas. L'arrangement n'a été complété que l'automne dernier.

Etudes de lignes et inspections, $25,000.

M. CHISHOLM (Inverness): J'ai accompagné une délégation qui est allé voir le ministre au sujet de l'embranchement projeté entre Orangedale et Chéticamp. J'ai, en cette Chambre, discuté, en deux occasions, les mérites de cet embranchement. Lorsque la délégation a rencontré le ministre, je lui ai suggéré d'envoyer un de ses ingénieurs pour faire rapport sur les mérites de cet embranchement au point de vue du trafic. Le ministre y a consenti et je suis heureux de dire qu'il a mis sa promesse à exécution et que le rapport est maintenant entre ses mains. J'ai demandé le rapport il y a cinq mois, mais je ne l'ai pas eu, je crois que le rapport est très favorable à cette ligne, et je suis convaincu qu'il ne pourrait en être autrement.

Je crois pouvoir me vanter d'être assez franc pour dire que je ne suggèrerais pas au ministre d'envoyer là-bas son ingénieur, si je ne croyais pas à la nécessité de ce chemin de fer. J'ai épié la conduite du ministre à l'égard des lignes d'embranchements, et je lui dirai, comme déjà je lui ai dit, que j'ai toujours eu confiance dans la ligne qu'il propose, et j'y ai plus que jamais confiance à l'heure qu'il est. Il est inutile de m'apesantir davantage sur ce point, attendu que deux fois déjà j'ai eu l'occasion de faire connaître au ministre mon avis; il sait ce qu'en pensent les délégués qui sont venus le voir; de même qu'il sait quelle est l'opinion de son propre ingénieur, opinion à laquelle j'attache beaucoup d'importance et que je crois être favorable à la construction de la ligne. J'espère que le ministre voudra bien se donner la peine d'y réfléchir et qu'il se mettra le plus tôt possible en devoir de construire cette ligne. J'aimerais aussi que le ministre voulût bien faire connaître au comité son opinion sur ce rapport.

M. COCHRANE: Ce rapport est infiniment trop optimiste, et je crains fort que les faits ne le viennent contredire.

M. CHISHOLM: Je suis bien aise d'avoir pu obtenir l'opinion du ministre. Dans les circonstances, je ne puis guère, je suppose, espérer de voir cette ligne se construire. L'auteur de ce rapport a dû être choisi par le ministre à cause de sa compétence, et maintenant que l'ingénieur a fait un rapport trop favorable, le ministre le juge par trop optimiste. Je pensais avoir beaucoup fait en obtenant du ministre qu'il consentît à envoyer un ingénieur là-bas; mais voici qu'après avoir reçu le rapport de cet ingénieur, il le considère comme trop optimiste.

Déviation aux mines de Sydney, $40,000.

M. McKENZIE: C'est là un travail très important. Tout membre de cette Chambre regarde, je suppose, comme importants les travaux à effectuer dans son comté; mais on a considéré celui-ci comme utile à l'Intercolonial. Il aura pour effet de faire disparaître un grave défaut de cette ligne: une rampe fort raide va se trouver supprimée, et le chemin va pouvoir faire trois fois la besogne dont il est capable aujourd'hui. Il a été dépensé des fonds considérables pour mener la ligne jusqu'à Sydney-Mines; mais, faute de compléter les travaux, je n'hésite pas à dire au ministre que la dépense faite jusqu'à présent serait inutile. Il importe absolument de prolonger la ligne. Arrivé à Sydney-Mines, il pourra naturellement se rattacher avec l'Intercolonial, qui le porte à North-Sydney. Déjà la ligne s'étend depuis Georges-River jusqu'à Little-Bras-d'Or, et depuis Little-Bras-d'Or jusqu'à Sydney-Mines; mais rien encore n'a été fait pour les quatre ou cinq milles qui séparent North-Sydney de Litch's-Creek. J'ai demandé au ministre de bien vouloir combler cette lacune; mais ce n'est pas avec $40,000 que l'on achèvera ce travail, et il importe de compléter dans toute son étendue la ligne de ceinture de Georges-River à Litch's-Creek. Pour ce qui concerne North-Sydney, elle est déjà de beaucoup dépassée. Les agents du ministre pourront lui dire que le trafic de Terre-Neuve s'est accru dans de telles proportions qu'il est impossible d'y faire face convenablement. Pour désireux que je sois de voir s'exécuter à North-Sydney des travaux d'agrandissement, il me faut bien déclarer au ministre qu'il aurait tort de dépenser de l'argent à vouloir améliorer l'embarcadère qui est là et dont la situation ne lui donnera pas les facilités voulues. J'ai fait observer à ces agents que le lieu où il conviendrait d'établir la gare c'est celui que l'on appelle Ballast-Ground. Je ne demande pas au ministre de s'engager à favoriser une route plutôt qu'une autre; mais s'il veut outiller convenablement cette gare, il la mettra à Ballast-Ground, où il y a de l'espace à souhait, et tout autour une eau profonde. On ne trouvera nulle part dans l'Amérique du Nord un endroit aussi propice à l'établissement d'une gare maritime que Ballast-Ground à North-Sydney. J'espère que le ministre va construire cette gare, et la construire promptement. J'ai de même fait valoir auprès de ses agents l'opportuni-

té d'une ligne entre North-Sydney et Litch's-Creek.

M. COCHRANE: Ce crédit a pour objet l'achèvement des ouvrages que nous avons entrepris. Il y a au budget supplémentaire une somme de $100,000 pour le raccordement que l'honorable député se montre si désireux de voir s'établir. D'après les chiffres que l'on a mis devant moi, le dommage fait aux terrains qui longent la ligne sur le bord de l'eau serait considérable, et cela peut nous obliger à passer plus en arrière, là où il nous sera possible de construire à moins de moitié meilleur marché que sur le bord de l'eau, et de faire des raccordements aussi avantageux. Cette question n'est pas encore résolue, mais elle avance vers sa solution, et notre idée est d'aller de l'avant.

Agrandissement des installations le long de la ligne, $126,000.

M. COCHRANE: J'ai ici un état des améliorations projetées:

Cendrier à bascule pour Sydney	$ 1,000
Voie latérale entre Sydney et Jefferson, pouvant recevoir trente wagons	3,551
Extension de la voie latérale à Hawkesbury-Junction, sur une longueur de vingt wagons	1,432
Voies latérales additionnelles à New-Glasgow	1,816
Cendrier à bascule pour Stellarton	1,000
Agrandissement du hangar à marchandises à Westville	1,775
Agrandissement de la glacière à Pictou	1,020
Chauffage de la gare d'Oxford-Junction à l'eau chaude	700
Allongement de la voie latérale de Springhill-Junction	766
Voies latérales additionnelles à Amherst	4,900
Boundary-Creek, agrandissement de la salle des marchandises	7,085
Hampton, plaque tournante à	3,500
Bathurst, extension de garage	3,104
Rimouski voies au hangar à marchandises	2,685
Saint-Romuald, agrandissement de la gare et nouveaux aménagements	4,953
Sainte-Rosalie, agrandissement des garages	5,270
Colledge-Bridges, gare neuve	4,500
Drummondville, cour à charbon et agrandissement du hangar à marchandises	9,200
Chaudière-Jonction, aménagements de station et fosse à charbon	31,000
Dépenses imprévues	25,000

M. MARCIL: Il ne figure rien pour la vallée de la Matapédia.

M. COCHRANE: Je n'ai pas tout lu.

M. MARCIL: Y a-t-il quelque item pour Matapédia-ouest?

M. COCHRANE: Saint-André, Cansapscal, Moffat, Montmagny.

Truro, nouveaux aménagements, $155,000.

M. GRAHAM: Il surgit, tous les ans une discussion au sujet de certains travaux de remplage dans ces villes-là. Qu'est-ce devenu?

M. COCHRANE: Tout ce remplage est terminé. Il figure ici un renouvellement de crédit de $99.000.

M. GRAHAM: Ce crédit sera-t-il suffisant pour compléter la gare et tous les autres travaux à Truro?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Quel sera le chiffre de la dépense globale?

M. COCHRANE: $294,887.

Eperon ou rameau jusqu'à Wallace-Harbour, $69,500.

M. COCHRANE: C'est là un arrangement intervenu avec la compagnie de houillères. Elle n'a pas tenu son engagement. Elle devait construire un bassin et y faire les travaux de dragage. Il s'agit ici, dans une certaine mesure, d'un renouvellement de crédit.

M. GRAHAM: Afin de voir si la compagnie s'exécutera?

M. COCHRANE: Quand elle se sera mise à l'œuvre, nous exécuterons cette dépense. Nous avons passé un marché pour le transport d'une certaine quantité de charbon à cet endroit à tant la tonne; mais la compagnie n'a pas encore fait sa part.

Augmentation de l'alimentation d'eau, $41,500.

M. COCHRANE: Il s'agit ici, de l'approvisionnement d'eau à différents endroits sur le parcours du réseau Matapédia: conduite de tuyaux, barrage et château d'eau à gravitation $17,100; Assametquagham, conduite de tuyaux, barrage et château d'eau à gravitation, $7,400. Nous constatons que l'installation de ces châteaux d'eau est économique.

M. MARCIL: La station voisine de Matapédia est Saint-Alexis. Figure-t-il quelque crédit ici?

M. COCHRANE: Il n'y a pas de crédit ici. Il a alimentation d'eau aux stations suivantes:

Bloomfield, Merrigonish, Brockville, Cold-Brook, Dorchester—puits aux gares, $3,900.

Construction d'un chemin de fer, d'un point sur le parcours de l'Intercolonial à ou près Dartmouth, comté d'Halifax, passant par Musquodoboit-Harbour et la vallée de la Musquodoboit jusqu'à Dean, même comté, $1,000,000.

M. GRAHAM: C'est une des lignes données à l'entreprise, il y a quelques années. Quelle est la longueur du chemin, et quel est le coût estimatif par mille?

M. COCHRANE: Soixante-quinze milles; coût estimatif, $28,545 par milles.

M. GRAHAM: Le chemin traversera quelques régions boisées.

M. COCHRANE: Il ne va pas jusqu'au territoire forestier.

M. GRAHAM: Quel est le prix des rails que vous employez sur ce chemin de fer?

M. COCHRANE: Des rails de 65 et de 67 livres, les anciens rails. Il y a ici un renouvellement de crédit de $600,000.

M. KYTE: En l'absence du député de Guysborough (M. Sinclair) je désirerais demander au ministre s'il est en mesure de nous dire, ce soir, si le chemin de fer de Guysborough sera donné à l'entreprise.

M. COCHRANE: Pas encore.

M. GRAHAM: Est-ce là ce chemin de fer d'un coût estimatif si élevé?

M. COCHRANE: Il coûterait $68,000, le mille.

M. GRAHAM: L'estimation s'est presque faite sur le type du Grand-Tronc-Pacifique, ce qui n'était nullement nécessaire.

M. CARVELL: A-t-on modifié la classification pour les travaux en construction de Dartmouth en gagnant l'est? On a apporté une grave modification à la classification, une fois les travaux mis en marche, et il en est résulté de grosses pertes d'argent et peut-être la ruine pour quelques sous-entrepreneurs. Je parle ici en connaissance de cause, à titre professionnel. Certains entrepreneurs et sous-entrepreneurs ont soumissionné les travaux en se basant sur la classification en vogue en Nouvelle-Ecosse depuis nombre d'années. Au début des travaux et quelques mois plus tard, jusqu'en mai ou juin de l'année dernière, la classification qu'ils reçurent leur permit de réaliser d'assez légitimes bénéfices, les frais ordinaires payés. Pour une raison quelconque, il vint un ordre d'Ottawa et force fut bien aux préposés aux travaux de dresser une classification entièrement nouvelle, et [illegible] paraît-il, contre leur gré et leurs propres lumières.

M. COCHRANE: C'est absolument faux. Il n'y a pas eu de nouveaux devis et on n'a pas donné de nouveaux ordres.

M. CARVELL: Je n'ai pas dit qu'il y avait eu des changements de devis; j'ai dit qu'il y en avait eu dans la classification.

M. COCHRANE: Il n'y en a pas eu.

M. CARVELL: Je dis à mon honorable ami qu'il y en a eu.

M. COCHRANE: Je le sais, mais l'honorable député a dit que l'ordre en avait été donné d'Ottawa. Je dis que c'est absolument faux et je sais ce que je dis.

M. CARVELL: Je crois que je connais ce dont je parle. Si c'est nécessaire je serai heureux de donner des preuves. Des ingénieurs de la Nouvelle-Ecosse ont reçu des instructions d'Ottawa et agissant d'après ces ordres, ils ont changé la classification et l'ont tellement abaissée que des entrepreneurs perdront de l'argent. Il n'y a pas un entrepreneur de travaux qui ne perdra de l'argent; il n'est pas question de faire des profits. Il se peut que la classification soit bonne. Je dis au ministre seulement ce qui s'est passé. Je le sais parce que quelques-uns de mes clients étaient intéressés. Je ne les ai pas seulement écouté, j'ai visité moi-même les travaux.

M. COCHRANE: Cela ne pourrait pas fixer la classification.

M. CARVELL: J'ai vu les ingénieurs et les instructions. Si le ministre veut faire une enquête, il verra que je lui dis la vérité et que la classification a été changée.

M. COCHRANE: Non.

M. CARVELL: Elle a été changée en mai ou juin l'an dernier.

M. COCHRANE: Ni l'un ni l'autre.

M. CARVELL: Et des montants ont été empruntés aux crédits accordés auparavant, en juin, juillet ou août de l'an dernier pour établir la nouvelle classification. Une grande injustice a été commise envers presque tous les entrepreneurs. Je donnerai au ministre en particulier les noms des fonctionnaires à Ottawa qui ont donné les instructions. Je voudrais qu'il fasse une enquête.

M. COCHRANE: Je m'en suis occupé.

M. CARVELL: Je voudrais qu'il rende justice à ces gens et replace la classification comme elle était.

M. COCHRANE: L'entreprise était donnée quand je suis devenu ministre; les devis étaient établis et il n'y a eu aucun changement dans ces devis ou dans la classification. La difficulté est qu'elle a été accordée à MM. Davis & Co., qui l'ont donné à un sous-entrepreneur et celui-ci à un autre, de sorte qu'il y a eu deux commissions prélevées si ces gens perdent de l'argent. La question des couches dures se présente, mais ces couches dures étaient visibles et si les hommes dont parle mon honorable ami avaient visité le terrain, ils auraient pu les voir. Il y a eu au moins 20 pour 100 de profits sur les sous-entrepreneurs. Les entrepreneurs ont pris pour eux les terrains faciles et les autres y sont allés en aveugles et nous n'avons à en subir les conséquences. Nous avons la garantie des premiers entrepreneurs et c'est à eux que doivent

s'adresser les sous-entrepreneurs s'ils ont été trompés.

M. CARVELL : Le ministre n'a rien nié de ce que j'ai dit. Je sais que les entrepreneurs étaient la maison Davis et qu'elle a cédé une partie de ses travaux à des sous-entrepreneurs. Je crois que les premiers vingt milles ont été donnés à des sous-entrepreneurs.

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu deux interprétations des devis.

M. CARVELL: J'ai vu les évaluations originales et je déclare au ministre qu'une certaine classification a été donnée en juin et mai et après elle a été supprimée. Si la première pouvait laisser un profit, l'autre amenait une perte réelle.

M. COCHRANE: Le sous-ministre est ici et il n'en sait rien.

M. CARVELL: Qu'il s'adresse à l'ingénieur en chef et il l'apprendra.

M. GRAHAM: Quand le ministre espère-t-il que les travaux seront terminés?

M. COCHRANE: Nous n'espérons pas que les travaux pourront être finis cette année jusqu'à Lévis.

M. CARVELL: Les ingénieurs ont conseillé aux entrepreneurs de continuer leurs travaux sans relâche avec la promesse que la classification de mai serait rétablie.

M. COCHRANE: Ils n'avaient aucune autorité pour le faire.

M. CARVELL: Ils l'ont fait.

M. COCHRANE: Je n'y puis rien.

M. CARVELL: Ils me l'ont dit à moi-même et il en est résulté que les entrepreneurs ont fait les travaux et qu'ils ont perdu de l'argent parce que leur classification a été réduite. L'ennui avec mon honorable ami c'est qu'il ne veut pas croire qu'un homme dise la vérité.

M. GERMAN: Il me semble que l'honorable député de Carleton a porté une accusation sérieuse, s'il a reçu des ingénieurs des renseignements qui ne sont pas en la possession du ministre ou du sous-ministre.

S'il en est ainsi, le ministre devrait s'en assurer, et un tel homme devrait être promptement congédié.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm): Monsieur le président, lorsque la compagnie de chemin de fer Le Grand-Nord, a construit l'embranchement qui part du Ruisseau Saint-George jusqu'à Rawdon, il a été entendu qu'une voie d'évitement serait placée près du village de Saint-Alexis, pour accommoder les intéressés de cette paroisse. Un grand nombre de démarches ont été faites depuis, auprès de la compagnie, qui n'a pas voulu se rendre à leur demande, et les intéressés de Saint-Alexis ont été obligés de construire cette voie d'évitement eux-mêmes, à leurs frais et dépens, ce qui est une injustice sérieuse; qu'une compagnie aussi importante que le Grand-Nord commet, en laissant construire cette voie d'évitement par les intéressés, au lieu de le faire elle-même.

Cette voie raccourcit d'environ deux milles le trajet entre la station du Ruisseau Saint-George à Saint-Alexis.

Si on avait établi cette voie d'évitement telle que promise, on n'aurait eu plus qu'un mille à un mille et quart pour se rendre à la voie principale. C'est un grave inconvénient surtout quand les chemins sont mauvais que d'avoir à faire quatre milles. Cela est grave surtout pour les commerçants, les cultivateurs et les industriels qui sont obligés de se rendre à cette station. Des demandes nombreuses furent faites à cette compagnie d'établir cette voie d'évitement, et dernièrement les paroissiens voyant que rien n'était fait, ont été obligés de la construire eux-mêmes.

C'est là une grave injustice. Ces compagnies demandent des subsides au Parlement; elles sont bien traitées et reçoivent des subventions considérables. Il me semble que l'on devrait prendre les moyens pour les forcer à se rendre aux demandes si justes qui leur sont faites par les contribuables et les obliger de construire ces voies elles-mêmes.

Je demande à l'honorable le ministre des Chemins de fer, qui me semble si bien disposé, de rendre justice à qui justice est due et de voir à ce que le coût de cette voie construite aux dépens des contribuables de la paroisse de Saint-Alexis, leur soit remboursé et qu'ordre soit donné de faire justice à ces braves gens.

Je désire aussi demander à l'honorable ministre qu'est-ce qui a été fait à propos du chemin de fer projeté qui, rendu à Rawdon, devrait être continué jusqu'au Transcontinental. J'ai été appelé à examiner les plans soumis à la compagnie Great-Northern. Ces plans ont été déposés en ma présence et approuvés par l'honorable ministre. Depuis, je n'ai jamais entendu dire ce qui a été fait. A-t-on commencé à exécuter les travaux de Rawdon jusqu'au Transcontinental tels que projetés par cette compagnie-là?

M. COCHRANE: Je ne puis donner de réponse à l'honorable député parce que je n'en sais rien.

M. MARCIL: Peut-être que je puis expliquer. L'honorable député fait appel au ministre et lui demande d'user de son influence pour engager le Canadien-Nord à construire une voie de garage au village de Saint-Alexis, et il veut savoir en outre quel

progrès on a fait en ce qui concerne la construction de la ligne allant du Ruisseau-Saint-Jacques à Rawdon, dans le comté de Montcalm. Il croit que les plans ont été approuvés et il veut savoir si l'on a fait quelque progrès.

M. COCHRANE: La ligne a-t-elle une charte fédérale?

M. MARCIL: Oui, pour se raccorder au Transcontinental.

M. LAFORTUNE: Les plans ont été soumis au ministre en ma présence et j'ai compris qu'ils étaient acceptés. Je veux savoir ce qui a été fait.

M. COCHRANE: Naturellement, l'approbation des plans ne construit pas un chemin de fer.

M. LAFORTUNE: Je veux savoir si l'on a fait quelque chose.

M. COCHRANE: Je n'en sais rien. J'ignore combien on a fait de travaux et ce qu'on en fera, mais je vais en prendre note et écrire au Canadien-Nord. Je ferai tout en mon pouvoir à ce sujet.

M. GRAHAM: Si la ligne dont parle mon honorable ami (M. Lafortune) a une charte fédérale, un appel à la commission des chemins de fer forcerait la compagnie à faire ce qu'il suggère.

Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard—agrandissement des installations le long de la ligne, $5,000.

M. HUGHES (King, I.P.-E.): Je désire attirer l'attentiton du ministre sur le fait que le ministère des Chemins de fer est propriétaire d'un quai à Souris, I.P.-E., qui a coûté une somme d'argent considérable. Les wagons vont à ce quai et un steamer y vient quatre fois par semaine, apportant beaucoup de fret. Il ne vient pas au quai du chemin de fer, et ils vont camionner les marchandises du quai du chemin de fer à un quai privé, ce qui nécessite une dépense considérable. Le navire est subventionné par le Gouvernement. Cela cause des frais considérables soit aux consignataires soit au ministère s'il paye pour le camionnage. Cela paraît si étrange que j'aimerais à avoir une explication.

M. COCHRANE: Le cas ne m'avait pas encore été signalé, mais j'en prends note et j'y verrai.

M. HUGHES: Le département est-il au courant de la question.

M. COCHRANE: Le sous-ministre n'en sait rien, mais je prends note de l'affaire.

M. HUGHES: Le quai du gouvernement à cet endroit est un quai considérable qui a coûté très cher, mais il n'y a aucune accommodation pour le trafic il n'y a pas de hangars à marchandises.

M. COCHRANE: Les navires accostent-ils à ce quai?

M. HUGHES: Pas du tout.

M. COCHRANE: Existe-t-il des raisons pour cela?

M. HUGHES: Je n'en connais pas.

M. COCHRANE: Il faudra y voir.

M. HUGHES: Il faudrait exécuter quelques travaux pour mettre le quai en état de reçevoir du trafic. Il n'y a actuellement qu'un vieux hangar, peu serviable et qui, de plus, n'est pas au bon endroit. On aurait aussi un grand besoin d'une balance. Avec $1,000 on pourrait construire un hangar convenable et installer une balance. Je demande au ministre de s'occuper de la question.

M. COCHRANE: Très bien.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—Pour un service de bateaux transbordeurs et faire les changements nécessaires, y compris le remplacement d'une voie étroite par une voie de la largeur ordinaire, $1,000.

M. HUGHES: Je désirerais avoir les explications à ce sujet. Je suppose qu'on a demandé des soumissions pour la construction des quais.

M. COCHRANE: Des soumissions ont été demandées et ont été acceptées. J'ignore cependant si les entreprises ont été concédées.

M. HUGHES: Quels sont les prix des soumissions qui ont été acceptées?

M. COCHRANE: Réservons cet item jusqu'à ce que je me procure les renseignements nécessaires.

M. HUGHES: La soumission pour le bac transbordeur a-t-elle été acceptée?

M. COCHRANE: Je me procurerai tous ces renseignements, concernant le navire et les facilités terminales des deux côtés, si l'honorable député consent à ce que le crédit soit voté.

M. HUGHES: Très bien. Le ministre nous donnera-t-il ces renseignements ce soir?

M. COCHRANE: Ce soir, ou demain matin.

M. HUGHES: Il y a environ douze jours, j'ai obtenu un ordre de la Chambre pour le dépôt d'un état indiquant le coût de la construction de l'embranchement d'Elmira au moment où les travaux ont été retirés aux entrepreneurs. Je désirerais beaucoup avoir ces renseignements.

M. COCHRANE: Je crois qu'il a fallu les faire venir de Moncton. L'état sera déposé le plus tôt possible.

M. HUGHES: Je ne sais pas si j'aurai une autre occasion de discuter cette question.

M. COCHRANE: Oui, quand le budget supplémentaire viendra en discussion.

M. HUGHES: Nous serons peut-être très pressés à ce moment-là. Je voudrais tirer au clair certaines questions que le département doit connaître. Ces travaux ont coûté plus cher qu'ils n'auraient dû coûter.

M. COCHRANE: Je sais qu'ils ont coûté très cher.

M. HUGHES: L'affaire a été mal conduite. Après que les travaux ont été enlevés aux entrepreneurs, on a employé à la journée, des hommes qui n'étaient pas capables de faire une demi-journée d'ouvrage. On m'a rapporté que le hangar à charbon avait été peinturé quand il était couvert de glace et de neige et qu'après la fonte des neiges, il n'y avait plus trace de peinture. Les cimetières n'ont pas été mis à contribution, mais on est allé prendre des pensionnaires de la maison des pauvres, pour les faire travailler sur ce chemin, dont les politiciens de l'endroit s'étaient emparés. Je veux bien croire que le département n'était pas au courant de ce qui se passait, mais il devrait demander des comptes à celui qui avait la direction de ces travaux. S'il y avait un ingénieur sur les lieux, il était incapable ou ses ordres n'étaient pas obéis, et les travaux ont coûté deux fois plus cher qu'ils n'auraient dû coûter. Dans cette partie du pays, on n'avait jamais été témoin d'un pareil gaspillage. Je demande au ministre d'y voir. J'aurai l'occasion de revenir sur cette question, lorsque le budget supplémentaire viendra en discussion.

M. MACDONALD: Je désire savoir si le ministre peut dire quand le bac transbordeur sera prêt à commencer son service et si l'élargissement de la voie, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, doit commencer cet été.

M. COCHRANE: Non.

M. MACDONALD: Je voudrais aussi savoir si les travaux seront donnés à l'entreprise ou exécutés en régie. Le ministre se propose-t-il d'acquérir, comme partie de l'Intercolonial, la ligne entre le Cap-Tormentin et Saskville? Quels arrangements ont été faits à ce sujet?

M. COCHRANE: Nous espérons que le bac transbordeur sera prêt à commencer le service le 1er août 1914. Les quais seront terminés et le navire sera prêt. Notre intention n'est pas de commencer l'élargissement de la voie cet été.

Nous n'avons pas encore conclu de traité pour atteindre le Cap-Tormentin. Cela viendra d'après notre politique de ligne subsidiaire et nous en établierons une, si nous ne pouvons arrêter de convention avantageuse.

M. MACDONALD: L'honorable ministre a-t-il l'intention de faire élargir la voie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, en exécutant cette entreprise à la journée ou par soumission et convention?

M. COCHRANE: J'ai dit que nous ne ferions exécuter aucun travail sur cette voie ferrée cette année, et nous n'avons pas discuté ce projet ni pris de décision arrêtée.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Au sujet du tarif de transport des marchandises, je puis dire que la population de l'île du Prince-Edouard a cru qu'on lui avait promis de faire disparaître le désavantage de trois courts transbordements, en route, lorsque serait établi le service d'un navire passeur.

M. COCHRANE: Quand cette promesse a-t-elle était faite?

M. HUGHES: A la veille des dernières élections, si je ne me trompe.

M. COCHRANE: Quant à moi, je n'en connais rien. L'honorable député a-t-il pris cet engagement?

M. HUGHES: Non, je crois que c'est le premier ministre qui a fait cette promesse. Je ne suis pas certain, mais je pense que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a promis ce service.

M. COCHRANE: Le ministre des Chemins de fer?

M. HUGHES: Oui.

M. COCHRANE: Et cela se passait avant les dernières élections?

M. HUGHES: Je suis parfaitement convaincu que les honorables députés qui appuient le Gouvernement ont déclaré qu'ils avaient obtenu cette assurance du premier ministre.

M. COCHRANE: Je n'ai pas fait cette promesse, je puis l'affirmer à l'honorable député.

M. HUGHES: L'honorable ministre peut-il nous faire une déclaration à ce sujet?

M. COCHRANE: Non. C'est une question qui ne m'a pas été soumise, autant que je me rappelle.

M. HUGHES: On ne l'a pas encore étudiée?

M. COCHRANE: Non.

M. HUGHES: Dans ce cas, il nous faudra compter sur l'avenir.

M. COCHRANE: Je consentirais presque à leur accorder ce chemin de fer, s'ils con-

sentaient à l'exploiter et à établir, en outre, cette ligne de bateau-passeur.

M. MACDONALD: L'honorable ministre se propose-t-il d'exploiter la ligne de bateau-passeur comme partie du chemin de fer intercolonial, lorsqu'elle sera établie, ou laissera-t-il ce soin au ministère de la Marine et des Pêcheries?

M. COCHRANE: C'est une question qu'il faudra décider, en temps utile. Je ne saurais répondre à l'honorable député, parceque nous n'avons pas encore étudié cette affaire.

M. MACDONALD: La difficulté au sujet de ce projet de ligne de bateau-passeur provient de ce que toute l'affaire a été concue dans l'ignorance. Le projet que mon honorable ami nous soumet, ce soir, indique qu'il ignore ce qu'il va faire. Tout ce qu'il sait, c'est qu'il a donné l'entreprise d'un service de bateau-passeur et qu'il va construire deux quais aux points terminaux de ce service à l'île du Prince-Edouard.

M. COCHRANE: Que ferait l'honorable député?

M. MACDONALD: Si la responsabilité de cette administration m'incombait, je pourrais répondre à l'honorable ministre, lorsqu'il me poserait une question et je me trouverais en une autre posture que celle où il se débat, ce soir. Je saurais ce que je me proposerais de faire, ce qui différerait de son cas, puisqu'apparemment il ignore ce qu'il va faire. L'honorable ministre a l'intention d'adjuger une entreprise qui relève de son département qui a pour but d'améliorer les moyens de transport entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. J'ose lui demander, s'il désire réellement fournir les communications voulues avec l'île du Prince-Edouard, de prendre sous sa direction le service d'hiver entre Pictou, Charlottetown et Georgetown et l'exploiter comme partie du système des chemins de fer de l'Etat. Le grief que l'île du Prince-Edouard a invoqué —il subsiste encore—contre le Gouvernement fédéral, provient du coût supplémentaire du transport de ses produits, durant les mois d'hiver. Le chemin de fer amène ces articles au littoral et on les place à bord de navires qui relèvent du ministère de la Marine et des Pêcheries et dont les taux de transport sont à ce point élevés qu'il est impossible aux producteurs d'expédier leurs marchandises, s'il ne veulent pas encourir des pertes appréciables. Nonobstant le bateau-passeur entre les Caps, le Gouvernement devra continuer l'exploitation de ce service des bateaux-passeurs d'hiver entre la terre ferme et les deux grands ports de l'île de Prince-Edouard. L'honorable ministre a-t-il étudié cet aspect de la question? Ses partisans de l'île du Prince-Edouard lui ont-ils représenté l'opportunité de prendre à sa charge l'exploitation de ces deux navires d'hiver et de diminuer le tarif de transport de façon à ce que la population de l'île retire un avantage réel et appréciable de cette réforme?

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Je comprends.

M. MACDONALD: Ma question ne s'adresse pas à l'honorable député, mais au ministre.

M. McLEAN: J'ai le droit de prendre la parole en cette Chambre.

M. MACDONALD: Lorsqu'on fait une question à un ministre, il est d'usage que la Chambre lui permette de répondre.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Quoique cela ne plaise guère au représentant de Pictou, je vais faire quelques observations. D'après ce que j'ai appris, on va relier le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard à l'Intercolonial au moyen de ce transbordeur et, de cette façon, se conformer à la lettre de la constitution, qui prescrit l'interruption des communications entre l'île et la terre ferme. Le bateau transbordeur représentera, si je ne me trompe, tant de milles de voie ferrée, et lorsqu'il fera son service, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne sera plus qu'une simple division de l'Intercolonial. Voilà ce dont le Gouvernement fédéral est convenu avec la population de l'île du Prince-Edouard, et il aura rempli son engagement quand le service du transbordeur sera établi.

Je suis fort aise de constater que le ministre est en mesure d'annoncer que l'établissement de ce service sera chose accomplie le 1er août 1914. Nous l'attendions depuis un grand nombre d'années, depuis l'époque de la confédération, pour ainsi dire. A tous les Gouvernements qui se sont succédé au Canada nous avons demandé de respecter les conditions du pacte fédératif à cet égard, mais ce n'est que depuis l'avènement du Gouvernement actuel que nous avons réussi à obtenir quelque chose. Jusqu'à présent, les habitants de l'île se sont vus obligés, pour se rendre sur la terre ferme, de changer de mode de transport sur trois parcours de peu de longueur; lorsque le service du transbordeur sera établi, ils se trouveront, sous ce rapport, sur le même pied que leurs compatriotes de la terre ferme.

En ceci, on ne fait que rendre justice à la population de l'île et que se conformer aux conditions de la confédération. L'Ile du Prince-Edouard a droit à l'établissement de ce service tout comme les habitants de la terre ferme ont le droit d'exiger qu'on remplisse toute lacune entre deux parties d'une même ligne de chemin de fer. On n'a pas plus de raison de

prétendre qu'il faudrait percevoir un tarif supplémentaire pour le service du transbordeur qu'on en aurait s'il s'agissait du transport des marchandises par l'Intercolonial à une égale distance.

M. MACDONALD: L'honorable député de Queen (Ile du Prince-Edouard) (M. McLean) est évidemment mieux renseigné que le ministre des Chemins de fer sur les projets du Gouvernement. S'il avait attendu que le ministre eût répondu, la Chambre aurait obtenu la déclaration de quelque personne autorisée sur la politique ministérielle. J'aimerais à savoir si le ministre va se charger de la direction des moyens de transport entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, y compris les bateaux du service d'hiver.

M. COCHRANE: Quand le service du transbordeur sera établi?

M. MACDONALD: Oui.

M. COCHRANE: Je ne vous avais pas bien compris; je pensais que vous me demandiez si le ministère des Chemins de fer se chargera du service du transbordeur lorsque la construction de ce navire sera terminée. Comme le transport s'effectuera alors en entier parcours, le transbordeur fera partie du service de transport en cet endroit et, au point de vue des conditions de la confédération, jouera à peu près le même rôle qu'un tunnel.

M. MACDONALD: Il n'est pas question de tunnel dans la loi de la confédération.

M. COCHRANE: Je sais, mais je suppose qu'il s'agirait là d'un moyen de communication ininterrompue.

M. MACDONALD: On devait maintenir des communication ininterrompues entre l'île et la terre ferme, et le ministre va faire construire à grands frais un transbordeur et deux quais; mais il ne sait si on quittera la voie de l'Intercolonial à Sackville pour se rendre au cap Tourmentin, s'il prendra possession de la voie ferrée qui existe là-bas ou s'il en fera construire une autre.

M. COCHRANE: Lors même que je le saurais, je ne vous le dirais pas. Il n'est pas utile d'indiquer à la Chambre les chemins de fer que j'achèterai et ceux dont je ne prendrai pas possession. Nous avons amplement le temps de songer à la construction, à l'achat ou à l'affermage d'une voie ferrée.

M. MACDONALD: Si le ministre devait faire l'acquisition de ce chemin de fer-là, ne me le dirait-il pas?

M. COCHRANE: Non.

M. MACDONALD: Je ne tiendrais pas outre mesure à le savoir; mais ce que j'aimerais à apprendre, c'est si le ministre entreprend de résoudre le problème du transport en cette partie-là du pays. Le service de transbordement qu'il aura établi en août ne le mettra certainement pas à l'abri des demandes de la population de l'île, bien que, au dire du représentant de Queen (M. McLean, elle doive se contenter d'un transbordeur. Elle exigera sans doute que les bateaux continuent leur service d'hiver entre Charlottetown, Georgetown et la terre ferme, et le ministre se verra obligé d'accéder aux exigences de l'île. Le succès du service d'un transbordeur est fort problématique, tandis que l'on a en réalité obtenu la solution du problème au moyen du service d'hiver, navires construits à grands frais.

Quelques-uns de ses amis ou de ses partisans dans l'île lui ont-ils laissé entendre qu'il devrait se croire tenu de procurer immédiatement des moyens de transport à bon marché à bord de ces bateaux pendant l'hiver? Le ministre me dira-t-il s'il prendra possession de ces bateaux?

M. COCHRANE: Non.

M. MACDONALD: Pourquoi?

M. COCHRANE: Parce qu'ils relèvent d'un autre département. Si nous constatons que notre projet n'est pas satisfaisant, nous devrons en adopter un autre, mais j'attendrai que l'heure vienne. Il y a temps à tout.

M. MACDONALD: Ne viendrez-vous pas en aide aux habitants de l'Ile du Prince-Edouard?

M. COCHRANE: Je leur ai aidé, et l'honorable député est membre de la Chambre depuis plusieurs années et il n'a jamais rien fait pour leur aider.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. MACDONALD: Le représentant de Vancouver (M. Stevens) qui fait partie de la Chambre depuis environ un an et demi est tellement au courant de ce qui concerne l'île du Prince-Edouard qu'il croit drôle que ces questions soient discutées ici.

M. STEVENS: Le député de Vancouver a du respect pour le ministre, et vos questions impertinentes suffisent à soulever l'indignation de n'importe qui.

M. MACDONALD: Monsieur le président, je vous prie de rappeler l'honorable député à l'observation du règlement. Je n'ai pas été impertinent. L'honorable député n'a pas le droit de tenir ce langage.

M. STEVENS: Si je me rétracte, il me suffira de dire que l'assertion de mon ami n'était pas fondée.

M. le PRESIDENT: L'honorable député comprend, je n'en doute pas, que rien de blessant ne doit se dire pendant la débat.

M. MACLONALD: Vu que le député de Vancouver ne fait partie de la Chambre que depuis un an et demi, il était certainement téméraire de sa part de parler de la requête que j'ai adressée au ministre dans l'intérêt des habitants de l'île du Prince-Edouard. L'opposition a très bien traité le ministre—il doit l'avouer.—Le ministre des Chemins de fer et des Canaux est l'un de ceux pour lesquels la gauche a toujours eu des égards. En ce qui me concerne, je n'ai pas à me plaindre de sa courtoisie. Mais, discutant une question qui intéresse ceux que je représente, je ne me laisserai pas intimider par les démonstrations des députés de la droite. Lorsque je lui ai posé une question légitime, le ministre a eu l'obligeance de dire que, en attendant, il ne ferait rien au sujet du service d'hiver, et je veux qu'il soit bien compris que c'est là son attitude—que, bien que les habitants de l'île du Prince-Edouard aient à résoudre le problème des communications d'hiver, il ne se propose pas de remédier à aucun grief au sujet du coût du transport des marchandises. J'ai dit que je faisais partie de l'ancienne Chambre et que j'ai appuyé l'ancien Gouvernement, mais que rien n'a été fait. Certes, après près de deux ans d'administration par ce grand parti conservateur qui prétendait un jour posséder seul la science du Gouvernement de droit divin ou autrement, et dont le chef s'est rendu dans l'île du Prince-Edouard et s'est engagé d'avance à régler cette question et à satisfaire les besoins de la population, le ministre, lorsqu'on l'interroge poliment sur ses intentions, devrait pouvoir donner une meilleure réponse que de dire que ses prédécesseurs n'ont rien fait. Pourquoi le Gouvernement a-t-il obtenu le pouvoir? Est-ce uniquement pour marcher sur les brisées des Gouvernements précédents?

M. GRAHAM: C'est pour construire un tunnel.

M. MACDONALD: Il a laissé croire que la construction d'un tunnel ou l'établissement d'un service de bac transbordeur faisait partie du pacte de la confédération. Le ministre se propose apparemment d'avoir des bacs transbordeurs, mais il ne pourra pas les mettre en service. Il ne peut pas dire à la Chambre si, lorsqu'ils seront sur les lieux, il pourra les mettre en service en hiver.

M. COCHRANE: L'honorable député ne sait pas si la chose est impossible.

M. MACDONALD: Si la responsabilité reposait sur moi, je serais prêt à faire une déclaration catégorique dans un sens ou dans l'autre.

M. COCHRANE: Nous sommes à l'œuvre; voilà une déclaration catégorique.

M. MACDONALD: On demande au ministre si les bacs transbordeurs feront le service en hiver, et il ne répond pas. Il constatera qu'il ne peut pas les mettre en service pendant l'hiver. Je l'avertis d'avance, et je lui déclare que le service d'hiver devra être maintenu. Dans l'intérêt des habitants de l'île du Prince-Edouard je l'avertis qu'il devrait procurer des moyens de transport à bon marché cet hiver et prendre charge de toutes les communications.

M. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Depuis plusieurs années les députés de l'île du Prince-Edouard ont toujours prétendu dans cette Chambre qu'il était nécessaire de faire disparaître dans les intérêts de l'île du Prince-Edouard cette division des transports en trois parties. L'honorable député de Pictou est un partisan du gouvernement Laurier depuis quinze ans; et pendant ce temps il a jeté de l'eau froide sur les demandes des habitants de l'île du Prince-Edouard à ce sujet. Il tournait en dérision presque tout ce que les députés de l'île du Prince-Edouard disaient en faveur de l'abaissement des taux de transport entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, mais maintenant qu'il s'aperçoit qu'on va établir des bateaux transbordeurs entre le cap Traverse et le cap Tourmente, à soixante milles de sa ville, il devient inquiet, et pour la première fois il parle en faveur des habitants de l'île du Prince-Edouard. Mais ceux-ci n'ont pas besoin de son aide et ne la lui ont jamais demandée. Chaque fois qu'ils ont demandé quelque chose, il a été le premier à les combattre. Il s'est moqué du projet d'un tunnel et aujourd'hui il se moque du projet d'un service de bateaux transbordeurs que va inaugurer le Gouvernement actuel. Je crois que ce service suffira probablement aux besoins du trafic et sera d'un très grand avantage pour l'Ile du Prince-Edouard. Les habitants de Pictou n'y trouveront peut-être pas autant leur compte. Je sais que l'honorable député de Pictou est peiné de voir que le Gouvernement a pris cette décision, mais des habitants de l'Ile du Prince-Edouard ne s'occupent aucunement de ce que peut dire l'honorable député.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): L'honorable député de Pictou a raison dans sa demande. Au cas où le nouveau service ne réussirait pas, il désire savoir du ministre si les modes de transport actuels entre Georgetown ou Charlottetown et Pictou seront continués. C'est là un renseignement que le comité doit avoir, et je voudrais avoir quelque chose de défini à ce sujet. Le ministre nous a dit, je crois, que le service de bateaux transbordeurs sera inauguré dans le mois d'août 1914, et qu'un des résultats sera de faire disparaître le désa-

vantage actuel du transport divisé en trois parties, c'est-à-dire que les habitants de l'Ile du Prince-Edouard pourront à l'avenir faire transporter leurs exportations et importations aux mêmes taux pour les mêmes distances, que sur la terre ferme. Par exemple, les habitants de Souris pourront envoyer leurs marchandises à Montréal ou à Toronto en payant les mêmes taux que ceux de Pictou, supposant que les distances soient les mêmes. Ai-je bien compris que le ministre a dit cela?

M. COCHRANE: Non.

M. HUGHES: L'honorable ministre a dit quelque chose au sujet de l'élimination des trois transports. Serait-il assez bon de répéter ce qu'il a dit?

Quelques VOIX: Adopté.

M. GRAHAM: Ce n'est pas le bon moyen de s'y prendre.

M. COCHRANE: Avant de faire la déclaration qu'on me demande de faire, je devrai certainement consulter le Gouvernement. Quelques-uns ont dit que le premier ministre avait fait une déclaration en ce sens. S'il l'a faite, il la mettra à exécution. Mais pour moi, je ne l'ai pas faite.

M. HUGHES: Je croyais que le ministre venait justement de faire cette déclaration.

M. COCHRANE: Non, mais si le premier ministre a fait une déclaration de ce genre, la Chambre peut être certaine qu'il la mettra à exécution.

M. HUGHES: L'honorable député de Queens. . . . .

M. COCHRANE: L'honorable député de Queens dit qu'il a vu une lettre à cet effet. Toute promesse faite par le premier ministre sera exécutée.

M. HUGHES: Si j'ai bien compris l'honorable député de Queens, il a dit que le désavantage actuel des trois transports disparaîtrait. Cela doit certainement signifier que les exportations et les importations de l'île du Prince-Edouard seront transportées aux mêmes taux que sur la terre ferme, pour la même distance. L'honorable député de Queens a dû s'appuyer sur quelque autorité pour faire cette déclaration, et je suis certain qu'il nous dira quelle est cette autorité. L'honorable député en connaît-il quelque chose?

M. McLEAN: L'honorable député de Kings a pour habitude de catéchiser ceux qui parlent dans cette Chambre. Il a entendu ce que j'ai dit. J'ai dit, et je crois que ce doit être correct et conforme à la politique du Gouvernement au sujet des bateaux transbordeurs, que le transport par ces bateaux comptera simplement comme autant de milles de chemins de fer, et que lorsqu'un marchand expédiera des marchandises de Charlottetown à Montréal, les taux seront les mêmes que si l'eau était de la terre. C'est ainsi que je l'ai compris. L'établissement du service de bateaux transbordeurs devra avoir pour effet de faire disparaître les trois transports séparés.

M. HUGHES: L'honorable député voudra-t-il me dire sur quelle autorité il se base pour dire cela?

M. McLEAN: L'honorable député de Kings a demandé le dépôt de certains documents. Ces documents ont été accordés et il sait ce qu'ils contenaient tout aussi bien que moi. Il sait qu'il était question dans ces documents d'un service de transbordeurs pour relier le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard à celui de la terre ferme.

Lorsque vous raccordez deux réseaux de chemins de fer et lorsque vous achetez un transbordeur de trains, cela signifie que le transbordeur de trains fait partie du chemin de fer.

M. HUGHES: Je ne sache pas que la correspondance ait cette signification, autant que je me rappelle, car elle énonce que ce désavantage des trois courts transports serait éliminé, ou que la population de l'île du Prince-Edouard pourrait exporter ou importer des marchandises sur la même distance, au même taux auquel elles pourraient être transportées sur la terre ferme. Le ministre ne formulera pas cette déclaration ce soir. Nous voulons maintenant obtenir des renseignements précis. Je crois que le ministre responsable, qui a la direction de ces affaires, devrait être en mesure, s'il peut se procurer ces renseignements à ce sujet, de nous les fournir d'une manière précise.

Quelques hon. MEMBRES: Adopté.

M. HUGHES: Alors, j'ai un renseignement à demander au ministre. Dans le cas où le transbordeur de trains sera un insuccès, le présent service sera-t-il continué?

M. COCHRANE: Certainement.

M. HUGHES: En ce cas, les trois courts transports seront-ils éliminés par l'autre ligne?

M. COCHRANE: J'ignore.

M. HUGHES: Le Gouvernement possède et exploite le chemin de fer sur l'île du Prince-Edouard, la voie ferrée sur la terre ferme et les seuls vapeurs qui relient ces deux voies ferrées. Si le Gouvernement était réellement sincère dans l'élimination de ce désavantage des trois courts transports, il pourrait le faire maintenant.

M. McLEAN (Queens, I.P.-E.): Que ne l'avez-vous fait quand vous étiez au pouvoir?

M. HUGHES: L'honorable député de Queens affirme qu'on lui a promis que la chose se réaliserait. Je demande seulement au Gouvernement actuel de remplir cette promesse. Ce dernier ne semble pas disposé à dire qu'il le fera.

M. COCHRANE: J'ai déclaré que si la promesse a été faite, je la remplirais. Je l'ai déclaré trois fois, mais je ne puis satisfaire mon honorable ami de façon ou d'autre, malgré mon désir de le contenter.

M. HUGHES: Quelles promesses ont été faites?

M. COCHRANE: Je ne sais pas. Je n'ai pas vu les promesses.

M. HUGHES: L'honorable député de Queens affirme que la promesse portait que les marchandises exportées de l'île du Prince-Edouard, disons de la ville de Souris à Montréal, la distance étant la même que de la ville de Pictou à Montréal, seraient transportées au même taux pour de semblables marchandises, et de Montréal ou Toronto à Souris ou Charlottetown.

M. COCHRANE: Si cette promesse a été faite, elle sera exécutée.

M. MACDONALD: Permettez-moi de faire observer à mon honorable ami, le ministre, qui est consentant à exécuter des promesses, qu'il ignore avoir été faites, que son chef a fait cette promesse en 1907. Il a promis que, à l'avènement du parti conservateur au pouvoir, l'Intercolonial serait sous le contrôle d'une commission qui l'exploiterait d'une manière absolument indépendante de toute influence de partis. Cette promesse est consignée dans des documents qui sont devenus la propriété du public. L'honorable ministre n'exécute pas cette promesse.

M. COCHRANE: Il n'a pas été élu en 1907. Le peuple ne voulait pas alors de lui.

M. MACDONALD: Mon honorable ami invoque la loi de prescription. Il n'est pas très explicite au sujet des promesses que son chef a réellement faites. Mon honorable ami d'Halifax, M. Maclean, confirme mon impression que le premier ministre actuel de ce pays en 1911 a réitéré cette promesse, et qu'il a assuré au peuple des Provinces maritimes que, à son avènement au pouvoir, le chemin de fer Intercolonial serait exploité par une commission exempte de partisannerie, dégagée de toute influence de parti.

M. COCHRANE: Il l'est actuellement.

M. MACDONALD: Où est la commission? Il ne projette l'établissement d'aucune commission. Il a nommé un gérant général.

M. COCHRANE: Il est actuellement exploité d'une manière exempte de partisannerie.

M. MACDONALD: Mon honorable ami exploite et a l'intention d'exploiter l'Intercolonial comme un établissement exempt de partisannerie?

M. COCHRANE: Je l'exploite actuellement de cette manière.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a-t-il une liste de patronage? Acceptera-t-il des recommandations de personnes honorables dans les Provinces maritimes?

M. COCHRANE: Cela serait de la partisannerie. J'exploite un chemin de fer comme un chemin de fer devrait être exploité.

M. MACDONALD: Cela est bel et bon en théorie. Mon honorable ami ne fait pas cela. Il lui est inutile d'alléguer à toute personne provenant des Provinces maritimes qu'il n'accepte pas de recommandations de députés conservateurs et de candidats vaincus tout le long de la ligne de l'Intercolonial. Il exploite ce chemin de fer comme un établissement exempt de partisannerie. Il n'a pas l'intention d'exécuter les promesses de son chef.

Il sait que son chef a promis une commission composée d'hommes non partisans et il ne donnera pas de commission du tout. Pourquoi chercher à tromper la Chambre des communes?

M. COCHRANE: Monsieur le président, ce mot-là est-il parlementaire?

M. le PRESIDENT: Il me paraît un peu fort. La règle défend tous les mots offensants.

M. MACDONALD: Mon honorable ami n'est pas offensé. Cela ne lui fait rien de s'entendre appeler vantard. Il sait qu'il est expert en cela.

M. STEVENS: Mon honorable ami (M. Macdonald)...

M. MACDONALD: Mon honorable ami (M. Stevens) croit que les députés de ce côté-ci de la Chambre n'ont aucun droit. La session achève et personne de ce côté-ci de la Chambre ne fait d'obstruction ou autre chose de ce genre. On nous demande de terminer en un jour la discussion de cette énorme dépense pour les chemins de fer. Le ministre et moi, nous nous comprenons. Je dis qu'il dit à l'honorable député de King (I.P.-E.), qu'il ne sait pas si son chef a fait une promesse ou non, mais que s'il l'a faite, il saura la racheter, quelle qu'elle soit. Je pourrais lui rappeler que

son chef a fait une promesse en 1911 et en 1909 et que le ministre sait que son chef l'a faite.

M. COCHRANE: Je n'en sais rien.

M. MACDONALD: Mon honorable ami niera-t-il ce qu'affirme la littérature électorale des conservateurs que chacune de ces deux années contient une déclaration à cet effet, faite sur le husting à Halifax.

M. COCHRANE: Je ne connais pas cela.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne connaît rien de ce qui a pu se passer sur les hustings d'Halifax. Si le premier ministre actuel en 1907 et 1911 avait promis que l'Intercolonial serait placé sous le contrôle d'une commission composée d'hommes en dehors de la politique, tiendrait-il cette promesse?

M. COCHRANE: Ce n'est pas du tout cela que nous discutons.

M. MACDONALD: Oui. Cela est très à propos et très important afin que mon honorable ami et le peuple de l'île du Prince-Edouard sache bien s'il marche à l'aveuglette ou bien s'il va racheter les promesses de son chef quelles qu'elles soient. Le ministre sait que son chef a promis pour l'Intercolonial une commission indépendante de la politique. Il sait bien qu'il n'a pas l'intention de racheter cette promesse.

M. BURNHAM: Supposons qu'il a trouvé un meilleur moyen?

M. MACDONALD: Comme l'a dit l'honorable député de Cap-Breton, le réveille-matin est encore arrêté. Si le ministre a découvert un meilleur moyen, nous sommes prêts à l'étudier.

M. COCHRANE: Le temps le dira.

M. MACDONALD: Le temps le dira. Nous allons avoir l'œil ouvert afin de savoir si M. Gutelius va contrôler l'Intercolonial seul comme une institution en dehors de la politique et si oui ou non les promesses du premier ministre vont être remplies en ce qui concerne l'exploitation et le contrôle du chemin. Nous avons la promesse générale, que le ministre fera tout ce que son chef aura promis de faire. Je le demanderai à l'honorable député de Queen (I.P.-E.), qui manque tant de générosité à l'égard du bon mot que je voulais dire en faveur de sa province. J'ai eu le plaisir de visiter l'île, le comté de mon honorable ami de King et de rencontrer une foule de résidents de cette belle petite province. Mon honorable ami ne parle pas au nom de tous les habitants de la province; j'ai la satisfaction de croire qu'il y a dans cette province une foule de ses amis qui sont les miens et qui croient que la position que je prends actuellement est dans le meilleur intérêt de cette province. Je défie l'honorable député de Queen de se lever et de déclarer qu'il n'est pas de mon opinion, je veux dire que le ministre devait prendre le contrôle du service des bateaux d'hiver, diminuer le prix de transport des marchandises et de donner les avantages qu'il a promis de donner quand le service des bateaux-passeurs serait en opération.

M. HUGHES: J'ai demandé si les entreprises pour la construction du bateau et des jetées ont été adjugées.

M. COCHRANE: L'entreprise pour la traverse a été accordée à MM. W. E. Armstrong et Cie au prix de £138,000. Celle de la jetée au cap Tormentine a été donnée à A. P. Mackie à $571,590. Celle de la jetée de Carleton a été accordé à le Halifax Dredging Company à $199,493.

M. HUGHES: Ces montants-là seront-ils suffisants pour compléter quais et bateau?

M. COCHRANE: C'est là l'entente.

M. GRAHAM: Je suppose que quand mon honorable ami parle d'élargir la voie du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, son intention est de poser une troisième ligne jusqu'à ce que le matériel roulant actuel soit complètement usé.

M. COCHRANE: J'ai eu tout l'été un ingénieur à étudier la question des transbordeurs de trains, mais je n'ai pas fait faire d'examen de la question de la troisième ligne ou du changement dans la voie de façon à lui donner la largeur normale.

Chemin de fer de la baie d'Hudson—construction des terminus, $4,500,000.

M. OLIVER: Quelle partie de cette somme servira à la construction et quelle partie aux terminus?

M. COCHRANE: Les entreprises adjugées sont, d'aussi près qu'on peut le savoir, comme suit: De Le Pas à Thicket-Portage, $2,500,000, cent quatre-vingt-cinq milles; de Thicket-Portage jusqu'à Split-Lake Junction, $1,000,000; de Split-Lake Junction à la baie d'Hudson, $1,000,000. C'est aussi prêt qu'on peut calculer le coût du chemin de Le Pas à Nelson.

M. OLIVER: Le crédit est suffisant pour toute la construction alors?

M. COCHRANE: Il nous faut consacrer quelque chose aux travaux du port. Nous avons l'intention d'envoyer cette année une équipe d'hommes avec des matériaux et un outillage complet; ils ont des dragues, du ciment et l'outillage ordinaire.

M. OLIVER: Quelle partie de ce crédit est destinée au port?

M. COCHRANE: $1,500,000. Nous ne nous attendons pas à tout dépenser cette année.

M. OLIVER: Et a combien estimez-vous le coût des améliorations du port?

M. COCHRANE: Je n'ai pas de calcul exact. La difficulté est dans les communications. Je me propose d'installer un poste de radiotélégraphie à Le Pas et un autre à Nelson. Nous pourrons transporter le premier à quelque autre endroit plus tard quand les lignes terrestres seront installées. Nous aurons, cela va sans dire, besoin de celui de Le Pas en permanence. Nous n'avons communiqué qu'une fois depuis la fermeture de la navigation l'automne dernier, depuis que je suis revenu, et je ne puis dire d'une façon définitive quel sera le coût total.

M. OLIVER: Nelson est définitivement choisi comme terminus?

M. COCHRANE: Oui, c'est beaucoup plus court que par l'autre route. Il y a soixante-dix milles de terre stérile où il est difficile de savoir comment fonctionnera le chemin. Elle est gelée et il y a, je crois, sept ou huit pieds de muskeg à la surface. Il serait difficile de passer là.

M. OLIVER: Je crois que le Gouvernement est mal avisé de choisir Port-Nelson avant de savoir combien coûteront les travaux d'améliorations dans le port. D'après mes informations, la dépense en sera énorme et il est impossible dans aucune circonstance d'améliorer convenablement le port de Nelson.

M. COCHRANE: Ce sont là nos renseignements.

M. OLIVER: Comme il y a des milles de bas-fonds avant d'arriver à eau profonde, il va falloir creuser un chenal de dix à quinze milles pour permettre aux vaisseaux d'arriver à l'embouchure de la rivière, lesquels ne pourront y arriver, du reste, que durant les temps calmes. Voilà d'après moi une terrible objection à Nelson comme terminus du chemin de fer. Dans tous les cas, je tiens à dire que le Gouvernement devrait être en possession de tous les renseignements avant de commencer une dépense de cette importance. Il n'y a pas de doute qu'il y a à Churchill un port plus propre à cette fin, facile d'accès, pas très grand, il est vrai, mais assez pour les besoins du trafic. J'apprécie ce que dit le ministre contre Churchill qui est plus éloigné. Il est certain que si nous voulons un port à Nelson il faudra le construire et voilà pourquoi nous devrions en connaître le coût avant de commencer les travaux. J'ai compris que l'intention du ministre est de dépenser un million ou un million et demi dans le port et autant que possible de ce moment cet été sans être en possession de tous les renseignements quant au coût de ces travaux. Si c'est là la situation, elle n'est guère enviable.

M. COCHRANE.

M. COCHRANE: L'honorable député a été mal informé. Un peu avant mon arrivée à Nelson, l'année dernière, le "Minto" était à l'ancre à moins d'un mille de l'endroit où l'on se propose de faire les travaux d'améliorations. Il y a là un chenal de vingt pieds de profondeur et aucune aide à la navigation. Il n'y a ni bouées ni rien de ce genre pour guider les navires. Il va falloir s'occuper de cela et installer des bouées. Je n'ai pas l'intention de faire de grandes dépenses tant que nous ne connaîtrons un peu les conditions de la navigation. Quand nous nous serons assurés à ce sujet, nous en ferons une station permanente, mais jusque-là et jusqu'à ce que nous sachions quel avantage le choix de cette route peut donner, je ne voudrais pas faire de grandes dépenses là. Mais j'ai moi-même visité l'endroit. L'eau est basse, mais le chenal est là et on pourrait le rendre plus navigable sans avoir à creuser beaucoup.

On projette de pousser une jetée dans le cours d'eau plutôt que de draguer, parce qu'on pense que cela coûterait moins cher.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre a fait une observation qui se recommande très justement à mon esprit. Il dit qu'il ne se propose pas de faire de grandes dépenses relativement au port de Port-Nelson, avant qu'il se soit assuré que ce sera un port satisfaisant. Cela va être assurément un acte de sagesse et j'espère qu'il va retenir cette idée relativement à la construction du chemin de fer qu'on appelle le chemin de fer de la baie d'Hudson, et qu'il ne se livrera pas à des dépenses considérables relativement à ce chemin de fer avant de s'être assuré absolument que cette construction sera dans l'intérêt du Canada. Je suis un de ceux qui doutent que la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson rapporte un profit d'un dollar au Canada.

M. CARVELL: Bravo! bravo!

M. GERMAN: Le blé du Nord-Ouest ne peut pas atteindre le marché britannique par le chemin de fer de la baie d'Hudson et par la baie d'Hudson l'année pendant laquelle il a poussé et a été récolté. Il ne peut passer par la baie d'Hudson que l'année suivante. Je soutiens que si l'on approfondit d'une façon satisfaisante la route de navigation du Saint-Laurent, on aura une ligne de transport qui, avec les facilités de chemin de fer que nous avons, transportera en Grande-Bretagne tous les boisseaux de grain qui pourront être produits dans le Nord-Ouest d'ici à 100 ans, à un prix beaucoup moindre que l'on ne pourrait le transporter par la voie de la baie d'Hudson, et le grain serait transporté à un taux beaucoup plus rapide, de

sorte qu'il atteindrait Liverpool plus tôt que le grain transporté par n'importe quel chemin de la baie d'Hudson que vous puissiez construire. Bien que cette route de la baie d'Hudson ait été suggérée par l'ancien gouvernement, j'y étais opposé, et je le suis encore, et je le serai jusqu'à ce que je voie quelque preuve qui démontre plus clairement que la construction de ce chemin de fer sera pour l'avantage général du Canada. Je garderai l'opinion que j'ai toujours eue qu'elle ne sera pas dans l'intérêt général du Canada. L'histoire de ce pays nous enseigne que la baie d'Hudson n'est navigable que pendant trois mois de l'année.

M. COCHRANE: Elle ne gèle jamais.

M. GERMAN: Mais les détroits, à l'exception de trois mois par année, sont absolument impénétrables. Aucun vaisseau transportant du blé du Nord-Ouest ne tenterait jamais de passer par là—aucune compagnie d'assurance ne voudrait les assurer—c'est, à mon avis, une route absolument impossible et je ne suis pas seul à le dire. Je m'en suis enquis à des hommes de grande expérience et d'une grande connaissance, d'une connaissance et d'une expérience beaucoup plus grandes que celles que je possède. Ce projet, à titre de proposition financière et à titre de projet dans l'intérêt général du Canada, est absolument absurde, et c'est jeter de l'argent dans un trou. C'est un gaspillage absolu de matériaux. Servons-nous de notre argent pour un meilleur avantage. J'espère que mon honorable ami pour suivre la politique qu'il a énoncée relativement à Port-Nelson va exercer un certain degré de discrétion au sujet de la construction du chemin de fer, et ne va pas dépenser beaucoup d'argent ou marcher avec rapidité avant qu'il se soit absolument informé, en homme d'affaires équilibré qu'il est, que la construction du chemin de fer serait dans l'intérêt général du pays, et que l'argent ne peut pas être employé avec un avantage beaucoup plus grand pour l'édification de nos transports par eau.

M. FOSTER (King): Comme j'ai eu le plaisir de voyager dans cette partie du nord du Canada, l'an dernier, je sens que je ne devrais pas laisser passer cette occasion sans dire un mot à cet égard. Bien que, peut-être, l'opinion d'un homme de mon âge n'ait pas autant de poids que celle de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) ou que celle de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane), ou de n'importe quel autre député plus âgé, je puis dire que j'en suis arrivé relativement à ce sujet à une conclusion qui est le résultat d'études et d'observations personnelles.

Sous ce rapport, qu'il me soit permis de faire observer que le rapport publié par le Sénat, en 1905 ou 1907, contenait un grand nombre de renseignements au sujet de ce pays du nord, renseignements auxquels j'ai consacré une étude particulière l'année dernière. Je suis d'opinion que la route de la baie d'Hudson est navigable pendant quatre mois ou quatre mois et demi de l'année, et que toute dépense que peut faire ce gouvernement-ci ou un gouvernement subséquent relativement au prolongement d'un chemin de fer dans cette partie du Canada dans le but de rendre cette route disponible produira pour l'avenir un bien immense au pays.

Fort Churchill, ainsi que le dit l'honorable député d'Edmonton, est à cent cinquante milles au nord de Port-Nelson, et n'est qu'à cinq cents milles en ligne droite du cœur de la vallée de la rivière La Paix, région qui a sept cents milles de long sur cent cinquante milles de large, et qui possède, d'après les assertions faites par les agronomes de la connaissance la plus étendue, peut-être la plus belle terre agricole de l'Alberta. Considérons que Fort-Churchill est environ de cinquante-huit milles plus rapproché de Liverpool par eau que n'est New-York, considérons que le cœur des grandes provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan est dans la limite d'un trajet en chemin de fer de cinq cents milles des communications par eau, que les produits de ce grand pays peuvent être placés dans un vaisseau à Fort-Churchill et à Port-Nelson, et transférés à travers l'étendue d'eau par une route qui, on l'admet, est de cinquante-huit milles plus courte que celle de New-York à Liverpool, et nous sommes forcés d'en venir à la conclusion que ces conditions sont appelées à contribuer au grand développement du Canada pour l'avenir. Peu d'honorables députés apparemment ont donné à cette question assez d'étude pour se garantir d'en arriver à une conclusion définitive au sujet de la question. En consultant les archives relativement aux ressources naturelles de la région et à la variété et au volume de ses produits, nous arrivons à une idée de l'étendue stupéfiante de cette partie du pays.

Le consul des Etats-Unis à Kingston ou à Toronto, je ne me rappelle plus lequel, dans la préparation de données pour le gouvernement des Etats-Unis, relativement à la zone forestière du nord du Canada, décrit cette partie du Canada comme allant du Labrador vers le nord-ouest jusqu'à l'Alaska, une étendue de terre qui a une superficie presque cinquante-quatre fois plus de surface que l'état de New-York et possédant des millions inconnus de pieds de bois de charpente, d'épinette, de sapin, de pin et de bouleau. Ce n'est pas tout. Dans ce grand

pays du Nord-Ouest, il y a 3,000 milles de cours d'eau navigables à l'intérieur, qui peuvent être reliés par la construction d'une courte ligne de chemin de fer de trente milles seulement, et cette communication par eau à l'intérieur, actuellement navigable, n'est qu'à cinq cents milles de Fort-Churchill et à quelque sept cent cinquante milles de Port-Nelson.

Quand nous considérons le fait que les lignes isothermales du nord-ouest du Canada ne vont pas de l'est à l'ouest, ainsi que, je me hasarde de le suggérer, quelques honorables députés l'ont cru absolument, mais vont au nord et au sud, et que, par conséquent, la possibilité de produire du blé et des légumes a été démontrée dans le nord jusqu'à quatorze milles du cercle arctique dans la grande vallée de la Mackenzie, nous pouvons nous imaginer avec un certain degré d'exactitude, et prophétiser sans trop nous tromper, ce qui est réservé à cette grande partie du Canada. La question qui se présente, à mon avis, est de savoir si, oui ou non, la dépense d'un ou de deux millions dans la région de la baie d'Hudson ne va pas être le précurseur de dépenses qui vont contribuer à l'édification d'un Canada plus grand dans cette vaste partie du nord-ouest du continent où nous poussons actuellement la civilisation.

Depuis l'étude que j'ai faite de ce sujet, je suis profondément assuré des grandes possibilités de ce pays du nord. Je suis profondément imprégné de la croyance que toute dépense judicieusement faite par ce Gouvernement ou par les gouvernements qui lui succèderont ne peut que contribuer au développement futur du pays.

Un mot de plus, et c'est au sujet de la question soulevée par l'honorable député de Welland (M. German) au sujet de la navigabilité de la route de la baie d'Hudson. Il dit qu'il ne croit pas que les détroits soient navigables. Il a été démontré que le steamer de l'Etat y est entré au commencement de juillet et qu'il en est ressorti le 5 novembre de l'année dernière. Nous savons, d'après des observations personnelles, que nous avons trouvé de plus grands obstacles dans le district de Belle-Isle et au nord de Belle-Isle, où les paquebots naviguent au commencement de l'été, que nous n'en avons trouvés à traverser les détroits d'Hudson lors de notre voyage l'an dernier, et où j'ai acquis une opinion très favorable de la possibilité de cette route. Quelques renseignements nous ont été donnés par le capitaine Bartlett qui a passé par le détroit de Minto. Il ne faut pas oublier que, au lieu d'une journée de dix ou douze heures, il y a dans ce pays du nord une journée de dix-neuf ou vingt heures, que, dans certaines saisons de l'année, il n'y a pas plus de trois heures de nuit.

M. FOSTER (King).

Toutes ces choses prises ensemble doivent convaincre n'importe qui étudie la question que cette dépense dans ce pays est une entreprise méritoire et qu'elle va être dans l'intérêt du Canada en général.

M. OLIVER: Je n'aimerais pas que le ministre crût que les observations que j'ai faites relativement au coût probable des améliorations à Port-Nelson sont une raison quelconque pour laquelle les travaux au chemin de fer de la baie d'Hudson ne devront pas être poussés de l'avant. Ma théorie est que, après qu'on aura fait les améliorations du port à Port-Nelson, et qu'on aura fait le choix de Port-Nelson pour être le terminus du chemin de fer, si l'on trouve que la dépense est grande ou que les résultats ne donnent pas satisfaction, le chemin lui-même ne devrait pas de ce fait être condamné. C'est ce contre quoi je veux me prémunir. Il est certain que nous avons à Churchill un port possible et sûr.

M. COCHRANE: Je crois qu'il en coûterait presque autant à Nelson qu'à Churchill. Je suis allé aux deux endroits, et l'eau est peu profonde à une grande distance au large, et il n'y a pas de chenal à Churchill.

Je crois que les travaux seraient aussi coûteux à Churchill qu'à Nelson, et, naturellement, il faudrait beaucoup d'argent pour construire le chemin de fer quatre-vingt-cinq milles de plus.

M. OLIVER: Il serait certainement plus coûteux de construire le chemin de fer jusqu'à Churchill. Je ne discute pas avec le ministre parce qu'il fait une tentative pour Nelson. Je me rends compte des avantages de Nelson si l'établissement y est possible, mais je veux me prémunir contre la supposition que Nelson soit la seule alternative.

M COCHRANE: Je comprends cela.

M. OLIVER: Je fais observer qu'il y a certaines difficultés à Nelson, et je serais heureux de les voir surmontées. Si elles ne sont pas surmontées de façon à donner satisfaction, et si elles ne peuvent l'être, alors il n'y a pas de doute qu'un port peut être trouvé à Churchill.

Un point relatif à Churchill est qu'il est plus directement accessible pour la région de la rivière la Paix que Nelson. Quand la région de la rivière la Paix sera développée, Churchill sera le port naturel de cette région, et ce serait donner à la région de blé de la rivière la Paix un accès plus facile à l'océan que le Manitoba ne l'a actuellement, et cela atténuerait le coût du transport des produits de ce pays-là.

M. COCHRANE: C'est un pays bien désert.

M. OLIVER: Sans doute, mais nonobstant, les lignes isothermales de la partie ouest du pays central vont loin dans le nord, de sorte que directement à l'ouest de Churchill se trouve un pays producteur de blé quand on sera jusqu'à la rivière la Paix. Combien de milles du chemin de fer sont actuellement soumis au nivellement?

M. COCHRANE: Le pont qui traverse la Saskatchewan n'a malheureusement été terminé que le mois dernier, et l'on n'a commencé que durant ce mois à poser les rails. Je n'ai pas de rapport quant au nombre de milles de rails posés. Je crois que le nivellement est fait pour 100 et quelques milles. Nous espérons avoir les rails des premiers 185 milles cet automne.

M. OLIVER: Le travail va-t-il être poussé au delà de cet endroit cet été?

M. COCHRANE: Il y a des préparations pour le travail au roc que l'on pourra trouver à cet endroit.

M. OLIVER: Combien d'hommes sont employés?

M. COCHRANE: Parlant de mémoire, je crois que le dernier rapport dit qu'il y a de 400 à 500 hommes.

M. OLIVER: Y a-t-il de gros ponts dans ces 185 milles?

M. COCHRANE: Il y a tout un nombre de ponts, mais je ne crois pas qu'il y en ait de grands.

M. GRAHAM: Afin que mon silence ne soit pas interprété comme signifiant que j'ai perdu foi dans ce travail, je puis dire que je crois encore que ce travail va être une entreprise possible et profitable et si je n'avais pas été aussi disposé je n'aurais pas voué le pays à cette dépense. Je vais même jusqu'à dire que le chemin de fer devrait être construit même s'il n'avait pas de raccordement de bateaux avec l'Europe. Des chemins de fer ont été construits dans diverses parties du Canada, où il y a beaucoup moins de perspectives d'affaires que relativement à ce projet. D'après ce que je sais du pays et des perspectives du trafic de la baie je serais en faveur de construire le chemin de fer bien qu'il n'y eût pas du tout de port océanique à cet endroit. J'ai toujours été en faveur de Nelson d'après les renseignements que j'avais au ministère et cette manière de voir semble se confirmer. Si le trafic doit assumer un volume quelconque—et à moins que le ministère n'eût été convaincu qu'il assumait du volume, il n'aurait pas encouru la dépense de créer des installations de tête de ligne à cet endroit. Si le trafic doit assumer des proportions, un bon port est nécessaire, et, d'après les renseignements du ministère, le meilleur port peut se trouver à Nelson, pourvu que la difficulté dont il est question soit surmontée. Je ne suis pas prêt à dire que la navigation puisse être ouverte pendant quatre mois ou quatre mois et demi, mais j'ai toujours été d'avis qu'elle pourrait être ouverte entre trois mois et demi et quatre mois et que même à quatre mois elle aura l'effet de soulager la congestion très sérieusement.

Et je voudrais faire observer aux Thomas incrédules ceci: ils parlent de grain seulement, mais les laitiers et les éleveurs de bestiaux de l'est du Canada feraient bien de se rappeler que cette partie de l'ouest va devenir un grand pays de laiterie et d'élevage de bestiaux. Personne n'a besoin de me dire que du bétail qui peut être mis à bord après un trajet en chemin de fer de deux nuits et d'une journée et qui ensuite est transporté par une nuit jusqu'à Liverpool ne sera pas dans une condition meilleure que s'il est transporté à une longue distance par voie ferrée. La quantité sauvée dans l'amaigrissement produit seule un gros item. Tout ceci doit être pris en considération quand nous pensons aux effets de cette route.

M. EDWARDS: Et il y a l'importation.

M. GRAHAM: Oui il faut qu'il y ait les chargements de retour pour l'Ouest. Même si nous disions que ce ne doit être que pour trois mois ou pour trois mois et demi ou quatre mois de l'année, je ne puis pas m'empêcher de voir que la dépense serait dans l'intérêt du peuple du Canada, non seulement de l'ouest, mais de l'est également. Le ministre est-il plus près de conclure des arrangements pour un raccordement de steamers qu'il ne l'était il y a un an.

M. COCHRANE: Cela n'est pas beaucoup de mon ressort. J'ai hâté l'affaire auprès du Gouvernement et je ne sais pas s'il y a grand chose de fait. Il faut que nous subventionnions une ligne.

M. GRAHAM: Indubitablement.

M. COCHRANE: Et il va nous falloir donner ce que les gens considèrent comme étant une grosse subvention, mais pour avoir un bon essai c'est ce qu'il va falloir faire.

Ceci va aider la Nouvelle-Ecosse et l'est surtout pour l'expédition des rails d'acier à l'ouest. Il y a un trajet océanique de deux milles de Sydney à Nelson, puis un trajet en voie ferrée de six ou sept milles irait à distribuer les rails dans une grande région de l'ouest.

M. GRAHAM: Où sont achetés les rails pour ce chemin?

M. COCHRANE: Au Sault Sainte-Marie. Naturellement sur une expédition par voie

de Fort-William, nous avons un tarif de transport bien inférieur que par l'autre voie. Tant que nous n'aurons pas un quai et une voie de chemin de fer, et autres commodités pour la manutention des marchandises, les taux par l'autre voie seront bien plus élevés, parce que la manutention en débarquant les marchandises sur des allèges est très dispendieuse. Je crois pouvoir dire avec sûreté qu'il faut $3 pour faire ce que nous pourrions faire pour $1 avec des commodités convenables.

M. OLIVER: Les stations de télégraphie sans fil doivent-elles être construites cet été?

M. COCHRANE: Celle de Port-Nelson part par le premier navire et celle de Le Pas est commandée. Au moyen de celles-ci nous pourrons être en communication et avoir des renseignements.

M. LEMIEUX: Je désire dire un mot en faveur du chemin de fer de la baie d'Hudson, parce que j'étais un membre du gouvernement qui a le premier encouragé cette entreprise nationale. Lorsque le chemin de fer du Pacifique-Canadien a été commencé, il y a trente ans, il y avait beaucoup de Thomas qui doutaient, et cependant les faits ont prouvé que c'était une heureuse entreprise nationale. Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique a été commencé sous la direction du présent leader de l'opposition beaucoup de gens ont prédit que ce serait un grand insuccès; cependant, aujourd'hui, nous ne sommes pas satisfaits de deux lignes transcontinentales, mais nous en construisons une troisième, et l'on nous demandera peut-être dans un jour ou deux d'aider cette troisième ligne.

Lorsque les gens de l'ouest demandent à grands cris la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et lorsque, d'après les experts, ce serait un soulagement pour cette partie du pays qui s'accroît si rapidement, et qui, dans vingt-cinq ou trente ans sera habitée par des millions de gens venant de toutes les parties du monde, je crois qu'il n'est que juste que le Gouvernement commence maintenant à pourvoir à l'avenir. Ce sur quoi je désire insister, c'est sur le fait que lorsque vous aurez terminé le chemin de fer de la baie d'Hudson, depuis le centre de la région des prairies jusqu'à la grande baie d'Hudson, lorsque vous aurez atteint Fort-Nelson, vous aurez à faire face à cette difficulté que les détroits ne seront libres que pendant une période limitée de l'année.

M. COCHRANE: Je ne crois pas que cela soit définitivement réglé.

M. LEMIEUX: Cela n'a pas été définitivement réglé, et je ne suppose pas que cela sera réglé d'ici à un avenir rapproché. Il est admis, cependant, que les détroits ne peuvent pas être tenus libres pendant une longue période de l'année. Une fois que le grain aura atteint les rives de la baie d'Hudson, si les détroits sont fermés, je crois que la meilleure chose à faire ensuite sera d'avoir un chemin de fer allant de la tête de la baie James jusqu'à Montréal, en se raccordant au Transcontinental à Cochrane.

M. COCHRANE: Non, ce serait plus à l'est de Cochrane.

M. LEMIEUX: A l'est de Cochrane, et de là jusqu'à Montréal ou Québec et ensuite se raccordant aux lignes-mères existantes dans cette partie du pays. La baie d'Hudson elle-même, je ne parle pas des détroits, est navigable au moins pendant huit mois de l'année, selon les rapports. Le grain peut être expédié à meilleur marché par eau que par voie ferrée. Vous pouvez certainement épargner une forte somme d'argent sur de grosses expéditions de grain par voie de la baie d'Hudson depuis Fort-Nelson jusqu'à la tête de la baie James. Si vous avez, depuis la baie de James jusqu'à Montréal ou Québec, un chemin de fer qui met tout ce réseau de chemin de fer en communication avec les parties orientales du Canada, vous aurez trouvé la clef du problème des transports du Canada durant l'été et l'hiver. J'espère que l'honorable ministre considérera favorablement ce projet.

La législature de la province de Québec a grandement subventionné cette partie de notre système de transport entre la baie James et Montréal. Cela développera les ressources du nord de Québec et je crois, du moins incidentellement, une partie du nord de l'Ontario. Cette région, que j'ai eu l'avantage de visiter l'été dernier, me frappe comme étant très riche et capable d'être grandement développée. Le gouvernement de la province de Québec a ouvert de nouveaux cantons dans cette région, et déjà un bon nombre de colons se sont dirigés vers ce pays. Les rapports reçus jusqu'à présent sont des plus favorables. Ce réseau de chemin de fer depuis la baie James jusqu'à Montréal, se reliant au chemin de fer de la baie James, doit nécessairement très bien réussir dans un avenir rapproché. C'est pour cela que je vote, sans hésitation, les crédits nécessaires à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Je n'ai cure qu'il profite à l'Ouest; je crois sincèrement qu'il profitera au pays tout entier. Ce qui profite à l'Ouest profite à l'Est. Pour ma part, en ma qualité de membre de l'ancien Gouvernement, je réclame d'avoir, avec mes collègues, contribué à la politique en faveur de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Si le présent Gouvernement veut marcher sur nos traces, je dirai "oui" avec grand plaisir.

M. KYTE: L'honorable ministre voudrait-il me donner quelques renseignements au sujet de l'expropriation de terrains au canal Saint-Peter? Le ministre a eu la bonté de me communiquer le dossier. Je ne peux, cependant, pas comprendre que la sentence rendue par O'Dwyer, qui a été envoyé par le ministère pour évaluer ces terrains, ait été revisée par trois hommes de la ville de Saint-Peter, tous les amis personnels et politiques de M. J. A. Gillies, le candidat conservateur qui a été défait et qui possédait le terrain. L'honorable ministre m'a dit, l'an dernier, que si le propriétaire du terrain n'était pas content de l'évaluation faite par ce monsieur, l'affaire irait devant la cour d'échiquier.

M. COCHRANE: J'ai envoyé M. O'Dwyer là-bas parce qu'il avait fait un bon travail comme évaluateur pour l'Intercolonial. Lorsque son rapport est arrivé, j'ai cru qu'il était élevé, comme l'a dit l'honorable député en Chambre et ainsi j'ai nommé les autres. Leur sentence arbitrale était très peu inférieure à celle de M. O'Dwyer. Je savais, lorsque la seconde sentence arbitrale arriva, que nous aurions été dans une position difficile si nous étions allés devant la cour d'Echiquier à cette époque, parce qu'elle aurait pu assigner ces gens et leur faire produire leur évaluation. J'ai dans le budget supplémentaire une somme destinée à un évaluateur que nous pourrons envoyer ici et là.

Il a travaillé sur l'Intercolonial et rendu de bons services. Il aura bientôt terminé son travail là-bas.

M. KYTE: L'honorable ministre voudrait-il dire qui a recommandé ces élévateurs à Saint-Peter?

M. COCHRANE: Je ne peux pas donner ce renseignement en ce moment, je pourrais faire chercher au ministère.

M. KYTE: Je présume que ces nominations viendraient de la personne qui a le "patronage" dans le comté de Richmond.

M. COCHRANE: Absolument non.

M. KYTE: La recommandation suggérerait plutôt cela.

M. COCHRANE: Non.

M. OLIVER: Dans combien de temps le chemin sera-t-il terminé jusqu'à la baie?

M. COCHRANE: On a pris l'engagement de le terminer l'an prochain. D'après les progrès qu'on a faits, je doute qu'il soit fini alors.

M. OLIVER: Y a-t-il raisonnablement espoir qu'il sera terminé en 1915?

M. COCHRANE: Oui, je ne crois pas qu'on puisse en douter.

M. OLIVER: Est-il question d'atteindre le lac Fendu en avance de la construction du chemin de fer?

M. COCHRANE: Je crois qu'il y a un chemin. On monte le lac Winnipeg; il y a une chaîne de lacs dont on se sert pour atteindre le chemin de fer tout près de là. Je crois que le lac Fendu sera le prochain endroit où on transportera les quartiers-généraux cet automne.

M. OLIVER: Les emplacements des têtes de ligne aux chûtes ont-ils été choisis?

M. COCHRANE: Oui, sur le côté sud.

M. OLIVER: Ont-ils été acquis de la réserve des Indiens?

M. COCHRANE: Puisqu'on a évalué le terrain des Indiens. J'espère qu'elle ne sera pas trop élevée. Je ne crois pas que leurs terres avaient une grande valeur.

M. OLIVER: La question a été soulevée ici de reporter au coût du chemin de fer la charge imposée au trésor. Il y a quelques années le privilège des préemptions a été introduit dans le pays de l'Ouest, avec l'entente que le fonds accumulé par la vente de ces préemptions serait considéré comme une source supplémentaire de revenus, à même lequel le chemin de fer de la baie d'Hudson pourrait être construit. Il n'a pas été reçu de pots de vin. Lorsque la politique de la vente de la préemption a été introduite, elle l'a été avec l'entente que l'on créait une nouvelle source de revenus qui soulagerait le trésor général du coût du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Par conséquent, le trésor du Canada ne débourse pas d'argent pour construire le chemin de fer. Ce sont les terres du Nord-Ouest et le prix qui est payé pour ces terres qui construisent le chemin de fer de la baie d'Hudson; et l'on tire assez d'argent des préemptions dans l'Ouest pour payer ce chemin de fer. Je crois qu'il vaut tout aussi bien faire cette déclaration.

M. COCHRANE: Le chemin sera construit quand même.

M. OLIVER: Je veux réfuter l'assertion que le chemin constitue une lourde charge sur les finances du pays. De fait, tel n'est pas le cas. Un autre point a été que le grain récolté dans une année ne peut s'expédier par la route de la baie d'Hudson dans la même année. C'est vrai, et cela est également vrai pour le grain expédié par la route du Saint-Laurent. Une partie seulement du grain de l'année est expédié durant l'année qu'il est récolté. Je crois qu'on peut sûrement dire que la plus grande partie ne s'expédie qu'après avoir passé au moins quatre, cinq, six ou sept mois en magasin.

Par conséquent le désavantage de la route de la baie d'Hudson sous ce rapport n'est

pas grave. On parle du désavantage de la navigation dans les détroits d'Hudson. Assurément les détroits d'Hudson sont plus facilement navigables durant la saison convenable que le détroit de Belle-Isle. Le détroit de Belle-Isle a de trois à quatre milles de large, tandis que les détroits d'Hudson ont de quarante à cent milles de large. Cependant un trafic énorme passe par le détroit de Belle-Isle, lorsqu'il est libre. Il est dangereux mais il est court et il y passe beaucoup de trafic. Dans les détroits d'Hudson il y a des désavantages, mais ils ne peuvent être aussi grands qu'à Belle-Isle. et la courte distance compense les désavantages. La route de la baie d'Hudson a été pendant deux cents ans la seule route par laquelle on pouvait atteindre ce que sont maintenant nos prairies de l'Ouest, et si elle suffisait au commerce dans ce temps-là avec les moyens de navigation qu'on avait alors, elle sera assurément avantageuse dans les conditions présentes dans lesquelles les besoins sont si grands et les moyens de navigation si grandement améliorés. En tout cas, c'est une question qui peut se discuter interminablement sans arriver à une conclusion. La seule manière de résoudre la question c'est de poser les rails depuis les champs de blé jusqu'à la baie et le plus tôt les rails seront posés jusqu'à la baie le mieux ce sera pour le pays et pour le plus grand crédit du Gouvernement.

M. COCHRANE: Je crois que la plus grande difficulté qu'éprouveront les navigateurs proviendra des glaces flottantes et de la brume. Je ne crois pas que la glace couvre jamais complètement les détroits, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, mais les glaces flottantes et la brume durant une partie de l'année sont très mauvaises. Vous ne pouvez faire grand'chose même avec le sans-fil là où vous avez de la glace. Si ce n'était que la brume, vous pourriez installer des stations de télégraphie sans-fil et guider les steamers à travers les détroits, mais lorsque vous avez les deux, ce sera très difficile.

La séance est levée à minuit et demi, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, 27 mai 1913.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES PRISONS ET MAISONS DE CORRECTION.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un bill (n° 236) modifiant la loi des prisons et maisons de correction.

Sir WILFRID LAURIER: Un mot d'explication.

M. DOHERTY: Ce bill se rattache à trois questions ayant une étroite connexité avec les prisons et les maisons de correction. Le premier article modifie la loi intéressant l'Ontario et permet d'infliger une condamnation indéfinie de deux ans au plus. Lorsqu'il s'agit des personnes condamnées à la maison de correction, il est important que l'on puisse soit abréger soit prolonger la condamnation, suivant la condition du prisonnier, de sorte que lorsqu'une personne s'est rapidement corrigée, elle puisse être libérée sans retard et mise en situation de pouvoir remplir les devoirs d'un bon citoyen, et en d'autres circonstances il importe de prolonger la sentence dans des limites légitimes, afin que la réforme puisse s'effectuer.

Le principe dont s'inspire cette loi a déjà été consacré ici, pour la Colombie-Anglaise dans la loi adoptée durant la session de 1912 (chapitre 43, article 146).

La modification suivante intéresse la province de l'île du Prince-Edouard. Dans cette province, il n'existe pas de maison de correction, et cet article tend à autoriser la province à s'entendre avec les provinces voisines de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick touchant le soin et la garde des délinquants condamnés à la prison de réforme.

L'article suivant est l'addition de la partie 9, qui s'applique à une maison de correction pour les filles du culte protestant, qui est à la veille d'être établie pour les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard collectivement. Tout ce que cette loi statue au sujet de cette maison de correction a déjà été décrété au sujet des maisons de correction des autres provinces.

1re LECTURE

Du bill (n° 234), présenté par M. MacNutt, tendant à faire droit à Lenore Power;

Du bill (n° 235), présenté par M. Fripp, tendant à accorder la personnalité civile au Synode mixte luthérien évangélique de l'Ohio et autres états.

DEPOT D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES PENITENCIERS.

Sur motion de l'hon. M. Doherty (ministre de la Justice), il est ordonné que demain la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des pénitenciers et de prescrire que les salaires payables aux fonctionnaires et employés des pénitenciers n'excéderont pas les taux énoncés dans la liste suivante:—Directeurs avec logement, chauffage et éclairage, $2,800; sous-di-

recteur, avec logement, chauffage et éclairage, $1,800; médecin-chirurgien, $1,700; surintendant du quartier des aliénés, $1,000; comptable, commis-chef, $1,600; commis auxiliaires, $1,200; aumôniers, service exclusivement intérieur, $1,200; aumôniers, pouvant faire du service au dehors, $900; gardien-chef, $1,200; gardien de nuit-chef, $1,200; économe, $1,200; sous-économes, $900; garde-malade, $1,000; garde-malade auxiliaire, $900; geolières, avec logement, chauffage et éclairage, $700; mécanicien et électricien, $1,300; aides-mécaniciens, $1,000; chef des ateliers, $1,200; garde d'ateliers devant agir comme instructeurs, $1,000; gardiens de nuit, $900; garde, $800; chauffeurs de jour, $800; chauffeurs de nuit, sans uniforme, $900; fonctionnaires auxiliaires et stagiaires à $100 de moins que les taux fixés pour les fonctiaonnaires permanents.

Toutefois la liste ci-dessus ne saurait porter préjudice au traitement actuel ou au droit à la gratuité d'aucun fonctionnaire au service du pénitencier, à la date de son adoption.

IMMIGRANTS RUSSES.

M. VERVILLE: Le Gouvernement a-t-il quelque renseignement au sujet des cinquante-cinq Russes, qui ont été maltraités à Moosejaw?

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): En réponse au député de Moosejaw, qui avait déjà posé la question il y a quelque temps, je dois dire que, par mégarde, je suis tombé en erreur. J'ai affirmé qu'on ne m'avait point adressé de communication à cet égard. Après être allé aux renseignements, j'ai constaté qu'un jour ou deux auparavant, on m'avait adressé une résolution et que mon secrétaire l'avait transmise aussitôt au ministère du Travail, afin de connaître ce qu'on en savait et s'il y avait eu enquête. J'ai appris depuis de mon collègue, le ministre du Travail, que le département avait fait enquête sur les faits allégués et d'après les renseignements venus du ministère, les faits exposés dans la résolution sont exagérés. Je demanderai à mon collègue, le ministre du Travail, de faire une déclaration à la Chambre à cet égard, demain même. Je regrette cette inadvertance de ma part, dans ma réponse à l'honorable député de Moosejaw; seulement j'avais oublié qu'on m'eut transmis pareille résolution; en réalité, on l'a transmise immédiatement au département du Travail, sans me la soumettre.

INTERPELLATION SUR L'INEGALITE DES TARIFS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Le très hon. R. L. Borden propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Je veux saisir cette Chambre d'une question de suprême importance pour le pays et surtout pour les populations de l'Ouest; j'entends l'inégalité des prix de transport des marchandises existant entre l'Ouest et l'Est. J'ai ramené la question sur le tapis trois ou quatre fois au cours de la session, et j'espérais qu'on saisirait cette Chambre d'un projet de loi modifiant la loi des chemins de fer et que cela nous permettrait de faire insérer dans le texte un amendement déclarant que l'égalité des prix de transport des marchandises et autres frais de chemin de fer, serait question soumise à la juridiction de la commission des chemins de fer.

Je m'étais flatté de l'espoir que quelque député de l'Ouest pourrait formuler une proposition en ce sens, à l'occasion de la discussion des subsides. Mais comme la prorogation approche rapidement et que cette question est de suprême importance pour les populations de l'Ouest, je veux non seulement exposer à cette Chambre la situation qui règne, mais lui demander de déclarer qu'il ne devrait pas exister d'inégalité de traitement entre l'Ouest et l'Est. Je ne veux pas entrer dans les détails pour le moment, puisque, de concert avec d'autres collègues, je les ai mainte fois présentés et qu'en outre les organes de l'opinion publique de l'Ouest ont exprimé leurs vues, et que tout récemment la chambre de commerce de Winnipeg s'est formellement prononcée à cet égard.

Rappelons d'abord à cette Chambre que la législation et le progrès sont affaire de stratégie; or, comme la compagnie du Pacifique-Canadien a tiré avantage du Parlement et du Gouvernement pour l'augmentation de son capital social, l'an dernier, et que la compagnie du Grand-Tronc a demandé qu'on lui vint en aide et qu'il est possible que la Chambre, cette session-ci, soit saisie d'une proposition se rattachant au Nord-Canadien, le Parlement devrait saisirr l'occasion pour obtenir de ces grandes compagnies certaines concessions dans le sens de l'égalité des tarifs de chemin de fer entre l'Ouest et l'Est. La compagnie du Pacifique-Canadien est énormément riche; ses tarifs sont fort élevés et elle serait bien en mesure de les abaisser.

Le réseau du Grand-Tronc-Pacifique a précisément été construit dans le but de créer la concurrence et de provoquer l'abaissement des tarifs; c'est la même pensée qui a présidé à la construction du Nord-Canadien, or, puisque ces compagnies viennent solliciter des faveurs du Parlement, il faudrait leur demander d'accorder quelques concessions au peuple. Les populations de l'Ouest sont convaincues qu'elles n'obtiennent pas justice, parce que les tarifs de chemins de fer dans l'Ouest sont plus élevés que dans l'Est. Nos chemins de fer sont des routes nationales; elles ont été subventionnées par tout le peuple, et par conséquent, il faudrait égalité de traitement pour tous. Quand bien même les frais d'exploitation pour l'Ouest seraient plus élevés que pour l'Est, je serais

encore d'avis qu'il faut égalité de tarifs et de prix de transport. Les populations de l'Ouest ont participé aux dépenses tout autant que celles de l'Est, et toutes les propositions tendant à obtenir le concours financier de cette Chambre, ce sont les populations de l'Ouest tout comme celles du reste du Canada qui les réaliseront. Le titre de citoyen du Canada doit impliquer égalité de traitement dans une proposition nationale, et cela surtout lorsque les fonds nationaux sont appelés à l'aide d'une proposition. Si la proposition relève de la juridiction du Parlement et que celui-ci lui accorde de temps à autre son concours financier, alors il devrait déclarer que cette compagnie est tenue d'accorder égalité de traitement à tous les citoyens du Canada. Pour mieux élucider ma pensée, je veux citer le "Free Press" de Winnipeg, de vendredi dernier.

Je lirai aussi un court extrait de la déclaration de la chambre de commerce de Winnipeg. Le "Winnipeg Free Press" de vendredi dernier dit:

Le "Fress Press" a toujours prétendu que comme premier pas à faire pour rémedier à l'injustice des tarifs de chemin de fer dans l'Ouest, le parlement canadien devrait, par une déclaration formelle, établir le principe qu'il doit exister une égalité de tarif dans toutes les régions du Canada, sauf et excepté quand les compagnies de chemin de fer peuvent prouver que dans une partie du pays il y a des différences de densité de trafic et de coût d'entretien et d'exploitation, justifiant des taux plus élevés. Cela s'applique aussi naturellement aux tarifs de messageries et de télégraphe.

Je n'accepte pas ce principe du "Winnipeg Free Press" que parce qu'il y a densité ou absence de densité de trafic, il devrait y avoir une différence. J'ai déjà dit qu'il devrait y avoir égalité de traitement, d'autant plus que tout le pays contribue à l'existence de ces chemins de fer et que le droit de citoyen devrait impliquer égalité de traitement dans toute l'étendue du Canada. Le "Free Press" s'occupe ensuite de la question que j'ai soulevée ici, il y a quelque temps, je veux dire la proposition du ministre des Chemins de fer d'augmenter le traitement du président de la commission des chemins de fer. J'ai dit que j'étais en faveur de ce projet, mais j'ai saisi l'occasion pour parler de l'inégalité des tarifs de chemins de fer. Le "Free Press"" continue ainsi:

Ce ne serait pas du tout une chose difficile que d'établir le principe d'égalité. Ce serait la simplicité même. La chose pourrait se faire avec deux douzaines de mots. Tout ce qui serait nécessaire ce serait de rédiger une déclaration du principe d'égalité et de l'incorporer dans la loi des chemins de fer. Le principe a été exposé plusieurs fois dans le Free Press pendant les quelques années dernières.

Il est parfaitement établi dans le dernier paragraphe de la résolution récemment adoptée par le board of trade de Winnipeg au sujet de la demande adressée, dit-on, par le Canadian Northern au gouvernement fédéral pour obtenir un nouvel appui financier d'environ $35,000,000. Après avoir dit que les tarifs sont plus élevée dans l'Ouest que dans l'Est, sont des exigences excessives pour les services rendus et constituent un lourd fardeau pour la population des provinces des prairies, la résolution se termine ainsi.

Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) et des députés de l'Ouest sur ce qu'a dit la chambre de commerce de Winnipeg à propos de l'inégalité de traitement:

En conséquence qu'il soit résolu que le board of trade de Winnipeg pétitionne par la présente le gouvernement du Canada et insiste respectueusement (sans exprimer une opinion au sujet de savoir si le gouvernement devrait ou non donner son appui) que dans le cas où il serait considéré comme possible par le gouvernement d'accorder à la compagnie du Canadian Northern un appui financier pour la construction de ses voies ferrées, un tel appui devrait être accordé seulement à condition que les prix exigés pour le transport des marchandises entre des stations du Canadian Northern dans l'Ouest, soient ramenés à l'égalité de tarif aussi les prix exigés dans l'Est pour les mêmes services, sauf quand la compagnie pourra établir que le coût de l'exploitation dans l'Ouest est plus élevé.

C'est la résolution du board of trade de Winnipeg. Bien qu'elle parle surtout du Nord-Canadien, elle affirme le principe que l'égalité devrait exister. Le "Free Press" dit encore:

Ce que le député d'York-sud demandait au ministre des Chemins de fer et au gouvernement était simplement l'insertion dans la loi des chemins de fer d'un article conçu en termes généraux, déclarant que le principe énoncé dans les dernières lignes du dernier paragraphe de la résolution du board of trade de Winnipeg à propos des tarifs du Canadian Northern, s'applique à tous les tarifs de chemin de fer. Ce ne serait pas un travail d'Hercule de rédiger un article semblable. Il n'y aurait pas besoin d'étudier un simple item dans un seul tarif de chemin de fer à plus forte raison dans 230,000 tarifs de chemins de fer.

Je crois que cette résolution exprime l'opinion de tous les gens de l'Ouest. Les lignes ont été construites dans l'Ouest à un prix plutôt bon marché que cher. Je ne crois pas que les dépenses d'exploitation soient plus élevées dans l'Ouest que dans l'Est. Si cette résolution exprime l'opinion du peuple de l'Ouest, elle doit être présentée à la Chambre qui donnera son opinion sur cette grave question.

Je n'ai pas confiance, et le "Winnipeg Free Press" non plus, dans un soulagement général procuré par la commission du chemin de fer. Elle est engagée dans l'étude de 230,000 articles de tarifs différents variés; elle prend des mois pour ce travail et il lui en faudra encore beaucoup. Si la commis-

sion fait quelque chose cette année tout ce qu'elle pourra accorder sera un faible soulagement. Le Parlement devrait venir au secours de la commission et déclarer qu'il devrait y avoir égalité de tarif entre l'Est et l'Ouest. Quand la commission sera en possession de ce principe elle pourra trouver facilement quels sont les tarifs justes et équitables qui devraient être appliqués et alors elle pourra les appliquer indistinctement à tout le pays. La politique relative aux chemin de fer ne doit pas être tracée par la commission des chemins de fer. C'est le Parlement qui en est chargé et c'est lui qui devrait poser le principe de l'égalité de traitement. Quand ce principe sera établi par le Parlement, il sera nécessaire pour la commission des chemins de fer d'augmenter légèrement les tarifs de l'Est pour accorder un traitement équitable dans l'Ouest. Si cela doit se faire, il faut que cela soit fait immédiatement. Pourquoi imposerait-on ce désavantage à la population de l'Ouest de payer des tarifs plus élevés que dans l'Est? Aucun député de l'Ouest ne dira que c'est un traitement juste pour l'Ouest d'être dans l'obligation de payer des tarifs plus élevés que dans l'Est.

Ma motion n'implique aucune diminution de recettes pour les compagnies, mais elle dit que les tarifs seront également répartis entre l'Est et l'Ouest. Elle ne comporte donc pas d'injustice pour les chemins de fer. Ce principe d'égalité de tarifs s'applique non seulement aux télégraphes et aux téléphones, mais aux messageries et à tous les autres tarifs. Les tarifs voyageurs sont sur un pied d'égalité aujourd'hui. Le tarif maximum est aujourd'hui fixé par une déclaration de la commission des chemins de fer à 3 cents par mille. Pourquoi ne pas faire la même chose avec les tarifs de marchandises et toutes les autres impositions? Actuellement les chemins de fer gagnent plus d'argent dans l'Ouest que dans l'Est. Aucun ne se plaint de manque d'affaires; ils sont tous débordés. Je n'insiste pas pour obtenir un abaissement des tarifs dans l'Ouest; mais si les deux lignes moins importantes subissaient une perte par l'abaissement des tarifs dans l'Ouest, le Gouvernement devrait trouver quelques moyens de balancer la perte pour appliquer ce privilège d'égalité.

Je ne peux pas expliquer l'affaire plus clairement. J'en ai parlé très souvent et durant chaque session. J'ai attendu inutilement un soulagement. La question des tarifs de fret a été envoyée aux commissaires des chemins de fer et ils s'en occupent probablement du mieux qu'ils peuvent, mais ils n'ont pas devant eux le principe directeur.

Nous leur avons confié la question de régler les affaires de chemins de fer d'une façon générale, mais nous ne les avons pas chargés de tracer la politique de la loi des chemins de fer ou de la commission à propos de l'égalité de traitement. Je pense avoir l'appui de la Chambre entière sur cette décoration d'égalité de tarifs sur les chemins de fer. Ma motion est très courte. Je n'ai fait d'entente avec personne et je ne sais pas si j'aurai un second. J'espère que ce sera quelque députés de l'Ouest. Il est difficile pour un député dans ma position de présenter une question qui comporte un intérêt si vaste et sur laquelle il y a une telle différence d'opinion entre les deux partis. J'ai l'honneur de proposer:

Que tous les mots après "que" soient biffés et remplacés par les suivants:

Cette Chambre est d'opinion qu'il ne devrait pas y voir de différence entre l'Est et l'Ouest dans les tarifs de petite vitesse ou pour tout autre service placé sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada.

M. LEMIEUX: C'est avec plaisir que j'appuie la motion.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Je me rends bien compte du courage de mon honorable ami quand il trace ce sillon isolé dans son parti à la Chambre. Comme il le sait, je suis censé avoir fait quelque travail moi-même dans cet ordre d'idées et ce n'est pas toujours une position agréable. Il dit que c'est difficile pour lui de proposer un amendement dans sa situation actuelle. J'ai toujours pensé que la situation de mon honorable ami était quelque peu illogique parce qu'il est né réellement radical. Il me rappelle le caractère bien connu d'une des pièces de Molière, M. Jourdain, qui parlait en prose toute sa vie sans le savoir. Je reconnais que c'est bien difficile pour lui de venir au secours des cultivateurs de l'Ouest étant donné qu'il vit dans une sorte d'Egypte au point de vue politique.

Comme il le reconnaît, nous souffrons dans l'Ouest par suite d'une différence dans les tarifs de transport. Ce n'est pas la seule souffrance que nous ayons à endurer et je crains, qu'étant obligés si souvent à faire de la brique sans paille, nous en arriverions à cesser de murmurer sur nos terribles privations, si de temps à autre nous n'étions pas remués par quelque radical comme mon honorable ami. J'ai grand espoir en lui, il a les yeux ouverts et observe la tournure qu'ont pris les événements politiques. Il est de bonne race. Je crois que son père a été le précurseur de la politique de protection. Il a vu ce qui se faisait aux Etats-Unis et il a dit: par suite de notre protection avec les Etats-Unis, la protection si elle est bonne pour nos voisins est bonne pour nous. Je suis bien sûr que mon honorable ami a les yeux ouverts et voit que les Etats-Unis changent d'idées aujourd'hui et il ne déshonnera pas la mémoire de son père si lui-même devient le précurseur du libre-échan-

ge au Canada, parce que les Etats-Unis se lancent dans cette direction. J'intercale ces remarques dans la question des tarifs de chemins de fer pour faire voir que nous avons plus d'une seule servitude. Nous pouvons être sous la servitude des compagnies de chemins de fer, mais nous avons une autre variété de servitude et je veux que mon honorable ami donne libre carrière à ses tendances radicales et montre qu'il est un homme indépendant et un bon Canadien; qu'il passe de ce côté (la gauche) et s'unisse à un autre radical comme lui, et alors les deux radicaux que nous sommes marcheront l'un avec l'autre.

A cette période de la session, je ne veux pas retarder la Chambre, mais je veux dire qu'il est bien évident qu'un voyageur, bien qu'il soit fou, puisse comprendre qu'il ne devrait pas y avoir de distinction dans les tarifs de l'Ouest et qu'il ne devrait pas exister de différence sur ce point entre l'Est et l'Ouest. Le moyen d'édifier un grand empire n'est pas de diviser le Canada sur une question navale entre les provinces, ou sur une question de fisc ou de chemin de fer. La façon d'obtenir l'unité impériale c'est d'établir l'unité canadienne et si nous pouvons y arriver pour les tarifs de marchandises, je suis sûr que les députés de l'Ouest donneront à mon honorable ami tout le mérite qui lui revient pour avoir été un précurseur sur ce point. Je tenais à faire ces quelques remarques pour encourager les heureux symptômes qui se manifestent chez mon honorable ami.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): J'appuie la motion de l'honorable député et je reconnais tout le mérite qui lui revient de l'attitude qu'il a prise sur cette question. Je crois cependant qu'il n'a pas rendu justice aux députés de l'Ouest en laissant entendre qu'ils n'ont pas semblé s'intéresser à cette question au cours de la présente session.

M. MACLEAN (York-sud): Je demande pardon à mon honorable ami. Je n'ai rien dit de tel. J'apprécie à leur juste valeur ses discours et tous ceux qui ont été prononcés sur le sujet.

M. OLIVER: Pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je rappellerai que c'est l'hon. député de Régina (M. Martin), appuyé par plusieurs de ses collègues, qui a saisi la Chambre de cette question, de la seule manière qu'il était possible de le faire dans le moment. Nous avons eu une session très longue et très occupée et il n'est pas possible d'étudier et régler toutes les questions, pendant une seule session, même très longue. Si à l'heure présente, il n'y a pas un très grand nombre de députés de l'Ouest pour prendre part aux débats, il ne faut pas trop les en blâmer. Un député de l'Ouest, par suite de la grande distance entre Ottawa et son comté, est obligé de sacrifier entièrement ses occupations pendant la session, tandis qu'un député d'Ontario ou de Québec peut surveiller ses affaires, au moins en partie, pendant que ses devoirs parlementaires le retiennent ici. La longueur de la session n'a pas les mêmes inconvénients pour la moitié des députés, pour ceux qui habitent à douze ou quinze heures de la capitale, par chemin de fer. Une longue session a beaucoup plus d'inconvénients pour les députés de l'Ouest, car dans les provinces des prairies nous n'avons que deux saisons, le printemps et l'automne. Celui qui n'est pas chez lui pour voir à ses affaires au printemps et à l'automne, n'a rien à faire le reste de l'année.

Si la question qui intéresse mon honorable ami n'a pas été discutée plus à fond par les représentants de l'Ouest, la chose est due à des circonstances indépendantes de leur volonté. Je n'ai aucun reproche à faire à mon honorable ami, et je reconnais qu'il a saisi la Chambre de cette question aussi tôt qu'il lui a été possible de le faire; j'approuve la décision qu'il a prise d'inviter la Chambre à faire connaître son sentiment, et je suis disposé à appuyer sa motion de mon vote. Sans vouloir lui en faire un reproche, je me permettrai de lui faire observer qu'à la session précédente il n'a pas insisté pour que sa motion fût mise aux voix. Quoi qu'il en soit, il est impossible de nier l'importance de cette question pour l'Est et aussi pour l'Ouest et c'est à ce double point de vue que je me propose de l'étudier pendant quelques instants. Je considère que les taux de transport pour les principaux produits que l'Ouest expédie à l'étranger, sont raisonnables ou à peu près raisonnables. Il existe des taux spéciaux pour que ces produits soient mis sur les marchés étrangers à des conditions avantageuses pour les producteurs et aussi pour les compagnies de transport. Ce n'est pas de ces tarifs que l'on se plaint, mais plutôt des tarifs concernant les autres marchandises et produits qui circulent à l'intérieur du pays. Comme le transport de ces marchandises constitue une grande partie du trafic des compagnies de chemin de fer et leur rapportent des recettes considérables, ces tarifs ont une grande importance pour le public et pour les compagnies. Que l'on ne s'y trompe pas; ce ne sont pas les taux de transport sur le blé et les animaux qui sont en jeu dans le moment.

M. MACLEAN (York-sud): Sauf sur l'Atlantique.

M. OLIVER: Ce sont surtout ce que j'appellerai les tarifs intérieurs qu'il s'agit de discuter. Notre prétention est que ces tarifs sont plus élevés dans l'Ouest que dans l'Est et c'est sur ce point que mon honorable ami demande au Parlement de se prononcer. J'ai eu l'occasion de dire, au cours de la session précédente, que c'est au Parlement qu'il appartient de décider la question et que nous n'avons pas le droit

de nous dérober en la renvoyant à la commission des chemins de fer. Mais il y a ceci à se demander: la loi des chemins de fer, telle que nous l'avons actuellement dans nos statuts, ne consacre-t-elle pas le principe de l'égalité dans les tarifs? Cette égalité n'est-elle pas le principe fondamental de la loi des chemins de fer?

M. MACLEAN (York-sud): Je le crois.

M. OLIVER: Je le crois aussi et il n'y a aucun doute que c'est ce principe que le Parlement entendait affirmer en votant cette loi. Alors, ou la commission, ou le Gouvernement, ou la commission et le Gouvernement, ont manqué à leur devoir en ne faisant pas respecter ce principe de la loi. Si la chose n'a pas été faite, il ne faut pas trop en blâmer ni la commission ni le Gouvernement. Au moment où la loi a été votée, nous nous sommes trouvés en présence d'un état de choses établi. Les tarifs dans l'Ouest étaient plus élevés que dans l'Est et le Gouvernement, de même que la commission, se sont rendu compte de la situation sans entreprendre d'y remédier. Les choses sont restées telles qu'elles étaient, bien qu'elles fussent contraires au principe de la loi, mais je prétends que le temps est maintenant venu d'agir; le Parlement ne peut pas plus longtemps prétendre faire son devoir, s'il n'oblige pas le Gouvernement et la Commission à intervenir et ne leur fait pas connaître ses intentions.

Dans cette question de l'égalité des tarifs, ce qui intéresse tout le pays, mais surtout les provinces de l'Est, ce ne sont pas les taux de transport sur les produits expédiés à l'étranger; ce ne sont pas non plus les tarifs en vigueur dans l'Est et dans l'Ouest. Mes honorables amis de l'Est me permettront de leur faire observer que la question importante pour eux, ce sont les taux de transport sur les produits et les marchandises que leurs marchands et leurs industriels expédient dans l'Ouest. C'est cette partie de la question des tarifs de chemins de fer qui doit les intéresser. Selon la solution qui sera donnée à cette question, le Canada ne formera qu'un grand pays ou sera divisé en deux.

A l'heure présente, nous n'avons qu'une seule ligne transcontinentale, mais nous en aurons deux autres bientôt. Les conditions, cependant, resteront les mêmes, si le Parlement n'affirme pas son autorité. Or, dans les conditions actuelles, les compagnies de chemins de fer fixant leurs tarifs de manière à s'approprier la plus grande partie possible du tarif protecteur imposé sur les marchandises et les produits industriels. Que les industriels et les commerçants des provinces de l'Est sachent bien que la protection que leur accorde le tarif douanier est absorbée en grande partie par les compagnies de chemins de fer, et cela d'une manière systématique. C'est la compagnie de chemin de fer qui bénéficie de la protection; ce ne sont pas les industriels de l'Est. J'espère avoir réussi à convaincre de cette vérité les honorables députés de la droite qui ont une si grande confiance dans la protection.

M. WILSON (Laval): Les manufacturiers et les compagnies de chemins de fer se partagent les bénéfices.

M. OLIVER: Oui, mais les manufacturiers croient être les seuls à profiter de la protection. Je doute fort qu'ils retirent la moitié des avantages que leur accorde le tarif. Je répète que c'est par principe et par système que les compagnies de chemins de fer fixent leurs tarifs de manière à accaparer la plus grande partie possible de la protection assurée par le tarif douanier. Le seul moyen que possèdent les industriels de l'Est de se protéger contre un pareil état de choses, c'est d'engager le Parlement à affirmer son autorité.

M. LALOR: Existe-t-il une différence entre les tarifs sur les marchandises venant de l'Ouest et les marchandises expédiées dans l'Ouest, pour un parcours d'égale longueur?

M. OLIVER: Je ne saurais me prononcer sur ce point, mais les taux sur les produits de l'Ouest destinés à l'exportation, sont soumis à un tarif spécial ordonné pour les fins de l'exportation et les produits de l'Est bénéficient de ces tarifs sur les produits qu'ils font venir de l'Ouest.

M. LALOR: Je n'ai pas voulu parler des taux sur les produits exportés. Je désirerais savoir si les taux sur des marchandises expédiées de Toronto à Calgary seraient les mêmes que sur des marchandises semblables expédiées de Calgary à Toronto.

M. OLIVER: Le cas que suppose l'honorable député ne peut pas se présenter, car les produits de Toronto expédiés dans l'Ouest ne sont pas les mêmes que ceux de Calgary expédiés à Toronto. Un tarif qui fixerait des taux semblables sur les mêmes produits, expédiés de Toronto ou de Calgary, ne voudraient rien dire.

Je profite de la présente occasion pour affirmer une vérité que les industriels et les commerçants des provinces de l'Est semblent ignorer. Je répète que la compagnie de chemin de fer arrange ses tarifs de manière à s'approprier la plus grande partie possible de la protection que le tarif douanier assure aux produits des différentes industries. Il en résulte que sur les produits lourds, fabriqués aux Etats-Unis, dans les Etats plus rapprochés de l'Ouest qu'Ontario et Québec, les industriels américains ont l'avantage sur les industriels canadiens, par suite de cette manière de dé-

terminer les taux de transport. Je veux que nos amis de l'Est, libéraux ou conservateurs, soient bien convaincus de ce fait indéniable, car ils se sont souvent demandés la cause du tort que leur faisaient les importations des Etats de l'Ouest dans l'Ouest canadien. La raison de cet état de choses, je viens de l'indiquer et plus le tarif douanier sera élevé, plus la compagnie de chemin de fer augmentera ses taux. Le tarif douanier rapporte autant, sinon plus, à la compagnie du chemin de fer qu'au manufacturier.

Quant à ce qui se rapporte au tarif établi par les chemins de fer dans l'Ouest, je serais porté à croire qu'on ne devrait tenir aucun compte de la densité de la population. J'estimerais qu'on aurait raison de considérer le coût de la construction et celui de l'exploitation. Où la population est dispersée, là se trouve l'occasion de la relier en un faisceau et, pour atteindre ce but, il faut que les taux de transport soient raisonnables. Etablir des taux de transport élevés, c'est simplement fournir aux chemins de fer qui traversent ces régions le moyen d'empêcher le développement de celles-ci, but qui n'est certainement pas celui que veulent atteindre les personnes qui construisent ces voies ferrées, non plus que la fin désirée par les intéressés. J'affirme que, dans le cas de régions où une compagnie de chemin de fer a exécuté de grandes dépenses pour assurer la construction de sa ligne et où les frais d'exploitation de cette dernière sont excessifs, cette compagnie peut, avec droit, augmenter son tarif de transport.

Quoi qu'il en soit, je tiens à appuyer la proposition de mon honorable ami, parce que je suis convaincu que tout le monde reconnaît que le principe fondamental du statut relatif aux chemins de fer, tel qu'il est aujourd'hui, est complètement ignoré en tant que l'Ouest est concerné, et sans imputer le moindre blâme à la commission des chemins de fer, non plus qu'au Gouvernement à l'occasion de l'existence de cet état de choses, je dis que l'heure est venue et que l'endroit est bien choisi pour la population du Canada d'affirmer et de confier à ses mandataires la tâche de proclamer la nécessité de maintenir ce principe du statut relatif aux chemins de fer qui se rapporte à l'uniformité des taux de transport. On a déjà reconnu ce principe, dans le cas du tarif de transport des voyageurs; il importe encore plus de l'établir, lorsqu'il s'agit des taux de transport des marchandises et cette responsabilité retombe sur les épaules des membres de cette Chambre et non pas sur celles de la commission des chemins de fer.

M. F. N. McCREA (Sherbrooke): La question de l'uniformité des taux de transport a donné lieu à des récriminations et il faut

remédier aux inconvénients dont on se plaint; mais, à mon sens, la différence entre les taux de transport n'est pas l'écart unique et le plus sérieux. Celui du traitement l'emporte peut-être sur la différence entre les taux de transport. Je ne suis pas prêt à dire que nous devrions avoir, dans tout l'est du Canada, par exemple, un tarif de transport uniforme et à l'encontre de celui qu'on réclame dans l'ouest du pays. Dans les parties du Canada où la population est éparse, il serait presque déraisonnable d'espérer établir un tarif de transport des voyageurs qui fût celui réclamé dans les centres populeux du pays où se trouvent les villes et les cités importantes. Toutefois, ce que je tiens à discuter, c'est la différence de traitement dans le cas des points de lignes de chemins de fer où s'exerce la concurrence et dans celui des localités où cette concurrence n'existe pas. J'ai des intérêts dans certaines industries, celles du commerce de bois et de la pulpe; je suis donc un expéditeur considérable et mon expérience—je ne parlerai que d'après cette dernière—m'indique que le grief principal réside dans la façon dont on agit à l'endroit des expéditeurs des points où cette concurrence n'existe pas, si on la compare avec celle dont on traite les expéditeurs des localités où s'exerce cette concurrence. Si nous avons besoin de deux ou de douze wagons pour transporter des marchandises d'un point où cette concurrence se poursuit, nous n'avons pas à les demander à la compagnie du chemin de fer. Celle-ci réunit ses wagons à ces endroits et en toute saison de l'année, elle est prête à fournir ses voitures à vingt-quatre heures d'avis et même plus tôt. Mais, à d'autres endroits où il n'y a pas de concurrence, il nous faut attendre un mois avant de nous procurer les wagons dont nous avons besoin. Je suis expéditeur de bois marchand et le bois carré, lorsqu'on en retarde l'expédition, se détériore presque aussi rapidement que le font les pommes parce que, si on le laisse longtemps exposé au soleil et aux intempéries des saisons, il se fendille et il n'est plus vendable lorsqu'il atteint le marché.

Le seul remède que nous avons, c'est de dire aux compagnies de chemins de fer qu'à moins qu'elles ne nous fournissent des wagons pour expédier nos produits, elles ne peuvent compter sur le trafic que nous pouvons leur fournir aux points de concurrence. En recourant à cette menace, je réussis généralement à obtenir les wagons dont j'ai besoin, mais j'ignore ce qui en est du pauvre diable dont le commerce ou l'industrie s'exerce exclusivement à un endroit où il n'y a pas de concurrence. Je crois qu'il s'agit ici d'un détail que n'a pas traité mon honorable ami (M. Maclean), mais c'est là un état de choses dont le public souffre plus que de la différence des

tarifs. Quant à moi, je serais prêt à payer un supplément de 1 ou de 2 cents le cent pour obtenir un wagon à marchandises, lorsque j'en aurais besoin. Lorsque la disette de wagons est cause que les marchandises se détériorent au point qu'on ne peut les offrir en vente, lorsqu'elles atteignent le marché, cela devient une question sérieuse.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster): L'un des avantages d'un changement périodique de gouvernement et d'un passage de la droite à la gauche, en cette Chambre, c'est d'éclairer les esprits d'un grand nombre d'honorables députés et de leur faire saisir et comprendre des faits extérieurs qu'ils ont semblé avoir complètement ignorés, durant un laps de temps appréciable. Il me fait réellement plaisir d'entendre un membre de l'ancien Gouvernement (M. Oliver) prôner l'égalité de traitement entre l'Est et l'Ouest. Cela me réjouit d'autant plus qu'il m'a toujours semblé étrange qu'un ministre de l'Ouest, tel que lui continuât à administrer les affaires du pays, surtout en tant que ces dernières se rapportaient à l'Ouest, sans faire le moindre cas des observations qu'on lui faisait ainsi qu'à ses collègues du cabinet, en faveur de l'uniformité de traitement, dans le cas qui nous occupe.

Au sujet de l'amendement soumis à la Chambre, je puis dire que ce ne fut pas parce que le conseil qu'il donnait ne rencontrait pas l'approbation d'un grand nombre que l'honorable député qui l'a présenté a constaté qu'il creusait un sillon solitaire. Il n'aurait éprouvé la moindre difficulté à trouver un honorable député qui appuyât sa proposition ou même des partisans de celle-ci, s'il l'eût présentée à un temps où elle revêtait un intérêt réel, au lieu de la conserver pour des fins d'annonce. Ce n'est pas un nouveau tonnerre qui a ébranlé cette Chambre, aujourd'hui. Cette question de l'uniformité des taux de transport et de la justice à rendre aux expéditeurs de marchandises provenant ou à destination de l'Ouest, au lieu de ne pas avoir été étudiée, a fait l'objet de l'attention la plus soutenue; elle est maintenant soumise à la commission des chemins de fer à qui l'ont présentée, dans tous ses détails, les chambres de commerce de la Colombie-Anglaise. Agissant de concert, je crois, avec les chambres de commerce des différentes villes des provinces des prairies.

Nous espérons grandement réussir dans nos efforts devant la commission des chemins de fer, parce que nous croyons que, si cette dernière constate que les observations que nous lui avons faites, en une façon régulière et coordonnée, sont justes et légitimes et qu'elle n'a pas le pouvoir d'arrêter tel ordre qu'elle désire donner, elle s'adressera au Parlement, en une façon autorisée, et lui demandera le pouvoir requis. Si elle agit de cette façon, j'ai toute raison d'espérer qu'une requête semblable recevra l'appui de tous les membres de cette Chambre.

L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a fait plutôt preuve d'inexactitude dans les observations qui ont marqué la fin de son avancé à la Chambre que les tarifs de transport des voyageurs ont déjà été rendus uniformes. S'il eut scruté cette question avec tout le soin qu'aurait dû apporter à cette étude celui qui s'intéressait réellement au succès de ce mouvement, il aurait appris qu'au contraire on n'a pas rendus uniformes les taux de transport des voyageurs, mais que la province de la Colombie-Anglaise souffre encore de la défaveur à laquelle on l'a soumise, il y a déjà nombre d'années, et que l'on permet encore aux compagnies de chemins de fer de réclamer le taux exorbitant de 5 cents par mille, dans la Colombie-Anglaise, alors que l'est du Canada, ce taux est de 3 cents par mille. Je représenterais au Gouvernement l'à-propos d'enlever aux compagnies de chemins de fer le pouvoir qu'elles ont d'établir cette distinction, et celle de s'occuper du cas des chemins de fer des Etats-Unis qui traversent la frontière et qui profitent de la loi canadienne pour imposer, au Canada, des taux qui sont deux fois plus élevés que ceux qu'ils réclament sur les parties contiguës de leurs lignes aux Etats-Unis. Je veux parler surtout du chemin de fer du Grand-Nord de Seattle à Vancouver et qui traverse sur une longueur d'environ 20 milles la région que je représente.

La compagnie qui exploite cette voie ferrée réclame le taux maximum de 5 cents par mille, sur le côté canadien de la frontière, alors qu'elle n'exige que 2 cents par mille, sur le côté américain, nonobstant le fait que le trafic est presque aussi considérable, au Canada, qu'il l'est aux Etats-Unis, sans compter que ce chemin de fer ne peut invoquer la moindre excuse, dans ce cas, si ce n'est celle que la loi canadienne lui permet d'en agir ainsi et aussi profite-t-elle de cette anomalie qu'on relève dans nos statuts, sans motif aucun. Je ferai observer à l'honorable ministre que cette question pouvait parfaitement faire l'objet d'une étude sérieuse, à la première occasion qui s'offrirait au Parlement de faire ce travail. Bien que nous n'espérions pas qu'un changement semblable pût être obtenu au moyen d'une motion dans la discussion des subsides, nous, qui venons de l'Ouest, acceptons cordialement les principes énoncés par l'auteur de la proposition.

M. D. B. NEELEY (Humboldt): Monsieu l'Orateur, avant que nous passions à un autre sujet, je tiens à dire quelques mots. Tout d'abord, l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Taylor)

n'a pas, à mon sens, ajouté grand chose à l'argumentation qu'on a faite à propos de la question maintenant soumise à notre étude. Je ne crois pas avoir jamais entendu l'honorable représentant de New-Westminster prononcer de discours, en cette Chambre, sans que la substance principale de sa harangue ne fût ceci: Vous n'avez pas fait cela: comment pouviez-vous vous attendre à ce que nous accomplissions cette réforme? L'honorable député dit que ce n'est pas une question nouvelle qui nous est soumise. Il a raison, car cette question n'est pas plus nouvelle que ne l'était la question d'Orient qui intéressait grandement l'honorable député, alors qu'il siégeait à la gauche. La question des chemins de fer et celle d'Orient furent des sujets que l'honorable député à débattus fréquemment, en cette Chambre, mais, dans le cas de la question d'Orient, mon honorable ami ne souffle plus mot. C'est peut-être trop espérer que d'attendre une parole de l'honorable député sur cette question maintenant. Il est probable qu'il a perdu la voix, lorsque s'est produit un changement de ministère. Et il en a été ainsi de ses opinions.

Quant à la question soulevée par l'honorable représentant d'York-sud (M. Maclean), j'estime que les honorables membres de cette Chambre savent parfaitement qu'elle revêt une importance exceptionnelle pour la population de l'ouest du Canada et pour tous les habitants de ce pays, en général, parce que tout ce qui affecte le bien-être de l'Ouest a certainement sa répercussion sur les progrès de l'Est. Si l'on nous traite avec défaveur et si les compagnies de chemin de fer font disparaître la prospérité de la population de l'Ouest, cela aura un effet marqué sur le progrès des industries et sur celui des autres intérts de l'est du Canada. Je suis encore d'avis que c'est à la commission des chemins de fer qu'il appartient d'intervenir en cette affaire. Elle en est saisie en ce moment. La loi actuelle l'autorise à trancher la question; sinon, le Parlement devrait, ainsi que le faisait observer l'honorable député, lui conférer les pouvoirs nécessaires. L'intérêt bien entendu de la Chambre et du pays exige que nous ne nous chargions de faire nous-mêmes une enquête pour découvrir la vérité en cette affaire, les raisons qui portent les compagnies de chemin de fer à faire des distinctions entre certaines parties du pays et d'autres. C'est une tâche qu'il faut confier à des spécialistes. S'il vient à être établi qu'il existe, en matière de taux de transport, d'injustes distinctions entre l'Est et l'Ouest, je me plais à espérer, je suis convaincu que la commission des chemins de fer saura trancher la question de façon satisfaisante.

Je profiterai de ce que cette question est sur le tapis pour dire que ce que je reproche au Gouvernement, c'est de n'en pas avoir saisie la commission de la manière qu'il fallait. On l'a déjà discutée, et je ne veux pas revenir sur ce qui a été dit, mais il me semble que si le Gouvernement tenait à la faire décider dans l'intérêt général, il s'occuperait de couper court aux retards interminables qui se produisent à la commission des chemins de fer.

L'honorable député de New-Westminster se plaint de ce qu'il existe une injuste distinction entre la Colombie-Anglaise et les autres provinces du Canada en matière de tarifs pour le transport des voyageurs. Mon honorable ami sait fort bien qu'il y a environ trois ans, le cabinet McBride était maintenu au pouvoir parce qu'il avait fait une convention avec la compagnie du Nord-Canadien. Je me demande si le cabinet de la Colombie-Anglaise, dont les membres appartiennent au même parti politique que l'honorable député, a eu soin de faire en sorte que ce contrat sauvegardât les droits et l'intérêt des gens à l'égard des taux de transport des voyageurs et des marchandises en cette province. Il est bien certain que si la Colombie-Anglaise n'est pas sur un pied d'égalité avec les autres provinces en matière de taux de transport, la faute [illegible] un peu au cabinet McBride.

L'honorable député se plaint aussi de ce que les chemins de fer américains pénétrant au Canada perçoivent ici des taux de transport plus élevés qu'aux Etats-Unis. C'est vrai. Dès qu'ils ont passé la frontière, ils ne sont plus en terre américaine; or, si l'on obligeait les chemins de fer canadiens à réduire les taux de transport des voyageurs, les lignes américaines seraient tenues d'en faire autant. Il ne me paraît pas utile de faire tout particulièrement allusion aux chemins de fer américains et à l'écart entre les tarifs qu'ils prélèvent au Canada et ceux qu'ils font payer aux Etats-Unis, car en abaissant les taux de transport des chemins de fer canadiens on abaissera en même temps ceux des compagnies américaines exploitant des voies ferrées au Canada.

M. MACLEAN (York-sud) : A l'heure qu'il est, les chemins de fer canadiens transportent les voyageurs à raison de 2 cents par mille dans le Michigan et en d'autres Etats de l'Union américaine, tandis qu'ils en exigent 3 au Canada.

M. NEELY: Je sais, et s'ils peuvent, aux Etats-Unis, transporter les voyageurs à raison de 2 cents par mille, cela signifie que les taux qu'ils prélèvent au Canada sont trop élevés. Dans les Etats auxquels l'honorable député fait allusion, la densité de la population est plus grande que dans l'Ouest canadien. Je ne me constitue le défenseur des tarifs d'aucun des chemins de fer canadiens; je me borne simplement à répondre à l'honorable député de New-Westminster en faisant observer que si l'on abaissait les tarifs des compagnies cana-

diennes, on abaisserait nécessairement ceux des lignes américaines qui pénètrent au Canada.

Il s'agit en ce moment d'une question toute d'actualité, et mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) mérite que la Chambre l'aide à atteindre son but, à savoir: l'abaissement des taux de transport des voyageurs et des marchandises, et la mise des diverses parties du pays sur un pied d'égalité. Mais je reste toujours convaincu que c'est à la commission des chemins de fer qu'il appartient de régler la question, qu'il incombe au Gouvernement et plus particulièrement au ministre des Chemins de fer de couper court aux retards occasionnés jusqu'à présent par les lanterneries de l'avocat qui représente le Gouvernement et le public devant la commission. Je me plais à espérer que le ministre fera en sorte que son avocat s'emploie à obtenir une solution rapide et satisfaisante de la question.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je m'étonne de n'avoir pas été prévenu de la mise à l'étude de cette motion. J'étais au comite des chemins de fer, occupé à examiner certains bills que le Sénat nous a renvoyés, quand cette motion fut soumise à la Chambre; je n'ai donc pas eu l'avantage d'entendre les observations des motionnaires, et c'est à peine si j'ai pu prêter l'oreille à une partie du discours de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver).

Je ne puis considérer cette motion que comme une invitation à blâmer le Gouvernement et la commission des chemins de fer. Déjà, en une autre circonstance, la Chambre avait consacré une séance presque entière à la discussion des taux de transport, et j'avais alors déclaré que nul retard n'était attribuable à la commission. Il s'agit d'une tâche plus considérable qu'on ne pense. Le président de la commission m'a dit qu'il existe dans l'Ouest 230,000 tarifs différents. Nous avons un spécialiste qui s'occupe de l'examen de ces tarifs, et nous comptons que la commission sera bientôt en mesure de résoudre la question et de faire part de ses conclusions.

Si la loi ne confère pas les pouvoirs nécessaires, je conviens avec l'honorable député de Humboldt (M. Neely) qu'il faudra la modifier. C'est à la commission qu'il appartient de se prononcer en cette matière; elle possède le personnel apte à faire les investigations nécessaires et à arrêter une décision sur des principes de justice.

Pour ce qui est des observations du représentant de New-Westminster (M. Taylor), je ne manquerai pas de les signaler à l'attention du Gouvernement et d'en faire l'objet d'un investigation, car je considère que les chemins de fer qui pénètrent sur notre territoire ne devraient pas exiger au Canada de taux de transport plus élevés que ceux qu'ils prélèvent aux Etats-Unis. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) me paraît avoir fait erreur en disant que là où la population est clairsemée, les taux de transport ne devraient pas être plus élevés que là où elle est plus dense, car, quelle que soit la densité de la population, les frais d'exploitation sont toujours les mêmes. Je ne puis agréer la motion.

M. OLIVER: La commission des chemins de fer a ordonné certaines réductions des tarifs des messageries. Grâce à ces réductions, les tarifs sont-ils les mêmes pour l'ouest que pour l'est du Canada?

M. COCHRANE: Je ne crois pas qu'elle ait abaissé les tarifs de l'Est, ayant constaté que les frais d'exploitation y augmentant tandis que les recettes vont diminuant. Aux Etats-Unis, la création du service des colis postaux a eu pour effet, en moins de six mois, de réduire du quart les recettes des compagnies de messagerie, et le résultat sera vraisemblablement le même en ce pays, lorsque le ministre des Postes aura fait voter son projet de loi tendant à l'établissement au Canada d'un service des colis postaux.

La commission a pensé qu'elle ne devait pas réduire les tarifs qui prévalent en ce moment dans l'est du pays. Je ne saurais dire quel écart il existe entre les taux de transport de l'Est et ceux de l'Ouest, mais je crois savoir qu'en maints endroits à l'ouest du lac Supérieur on les a réduits d'un cinquième.

M. OLIVER: Eh bien, en dépit de la réduction effectuée dans l'Ouest, les taux de transport y sont encore plus élevés que dans l'Est.

(L'amendement de M. Maclean (York-sud) est mis aux voix et repoussé.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Bourassa,	Maclean (York) (Ont.),
Boyer,	MacNutt,
Buchanan,	McCoig,
Carroll,	McCrea,
Champagne,	McKenzie,
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Molloy,
Cruise,	Murphy,
Delisle,	Oliver,
Douglas,	Pacaud,
Ethier,	Papineau,
Fortier,	Pardee,
Gauvreau,	Proulx,
German,	Ross,
Guthrie,	Séguin,
Hughes (King) (I.P.-E.),	Thomson (Qu'Appelle),
Kyte,	Turgeon,
Lafortune,	Verville,
Lanctôt,	Warnock,
Lapointe (Montréal, St-Jacques).	White (Victoria) (Alta.),
Laurier (sir Wilfrid),	Wilson (Laval)—42.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Kemp,
Armstrong (York) (Ont. (Lambton),	Lalor,
	Lancaster,
Armstrong (York, O.),	Macdonell,
Ball,	McLean (Queen) (I.P.-E.),
Barrette,	Marcil (Bonaventure),
Beattie,	Merner,
Bellemare,	Middlebro,
Bennett (Calgary),	Morrison,
Bennett (Simcoe)	Munson,
Best,	Nantel,
Blain,	Nicholson,
Blondin,	Nickle,
Boulay,	Paquet,
Bowman,	Paul,
Boyce,	Perley,
Brabazon,	Reid (Grenville),
Bradbury,	Robidoux,
Burnham,	Rogers,
Burrell,	Sexsmith,
Clarke (Wellington),	Sharpe (Lisgar),
Clements,	Shepherd,
Crothers,	Smith,
Currie,	Stanfield,
Doherty,	Steele,
Edwards,	Stevens,
Fisher,	Stewart (Lunenburg),
Foster (King) (I.P.-E.),	Taylor,
Garland,	Thompson (Yukon),
Gauthier (Gaspé),	Thorton,
Girard,	Tremain,
Hartt,	Walker,
Henderson,	Weichel,
Hughes (Victoria),	White (Renfrew), et
Jameson,	Wilcox.—69.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Aikins,	Turriff,
Ames,	Tobin,
Arthurs,	Devlin
Barker,	Kay,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Coderre,	Lapointe (Kamouraska),
White,	Emmerson,
Fowler,	McLean (Sunbury),
Cochrane,	Graham,
Hazen,	Pugsley,
Rhodes,	Macdonald,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Sutherland,	Marcile (Bagot),
Schaffner,	Neely,
Green,	Knowles,
Cockshutt,	Charlton,
Crocket,	Carvell,
Pelletier,	Lemieux,
Thoburn,	Robb,
Chabot,	Demers,
Northrup,	Nesbitt,
Clare,	Cash,
Alguire,	McMillan,
Elliot,	Brown,
Barker,	Power,
Smyth,	Boivin,
Stewart (Hamilton),	Richards,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Elson,	Gordon,
Borden,	Béland,
Roche,	Sinclair,
Meighen,	Cardin,
McKay,	Reid (Ristigouche),
Lespérance,	Gauthier,
Wilson (Wentworth),	Law,
Lewis,	Loggie,
Wright,	Lovell,
Clarke (Bruce),	McCraney,
Webster,	Bureau,
Wallace,	Brouillard.
Sévigny,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Marshall,	Lachance.

M. BELAND: J'ai pairé avec le député de la ville d'Halifax (M. Borden). Autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

M. NEELY: J'ai pairé avec le député de Souris (M. Schaffner). Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. COCHRANE: J'ai pairé avec le député de Renfrew-sud (M. Graham). Sans cela, j'aurais voté contre l'amendement.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Administration de la justice—Traitement du personnel, $116,536.25.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): La différence en plus avec le crédit de l'an dernier provient des augmentations et de quelques promotions accordées aux termes de la loi du service civil.

M. MURPHY: Il y a augmentation du nombre d'employés. Le ministre l'expliquera-t-il?

M. DOHERTY: Il y a six augmentations dans la subdivision B de la 1re division. C'est parce qu'un employé a passé d'une division dans une autre. C'est dans la subdivision B de la 1re division que l'on constate l'augmentation du nombre d'employés. Elle a pour objet de procurer de nouveaux copistes, surtout des sténographes.

M. LEMIEUX: Quels sont les appointements de M. Beauchesne?

M. DOHERTY: Le budget supplémentaire les fixe à $2,800. Il a d'abord été employé temporairement pour régler certaines réclamations et il recevait $200 par mois. Nous avons jugé que ses services étaient entièrement satisfaisants.

M. LEMIEUX: M. Beauchesne est un de mes amis et un de mes confrères au barreau de Montréal. S'il travaille uniquement pour le département de la Justice, il a raison d'aspirer au plus haut rang dans le personnel. Mais, pour parler franchement, j'apprends qu'il accomplit une autre besogne ayant un caractère politique. Ainsi que le ministre le sait, c'est un bon écrivain, et l'on me dit qu'il écrit dans les journaux conservateurs dans l'intérêt du parti. Je ne sais pas si c'est vrai.

Je suis bien aise de le voir au département de la Justice et j'espère qu'il y restera et qu'il se consacrera aux travaux de ce département. Je ne porte pas d'accusations contre lui; je répète simplement ce que j'ai entendu dire, mais je n'ai aucunement l'intention de lui nuire. Il est très actif et très renseigné, surtout sur la loi de la province de Québec, et il peut être très utile au département. Je le répète, c'est un bon écrivain, aussi bon écrivain qu'il est bon avocat, mais j'espère qu'il consacrera son temps à la besogne du département. Je serais bien aise de le voir occuper un plus haut rang, mais il ne doit pas rester au département pour faire des travaux politiques.

M. DOHERTY: Je ne sais pas s'il travaille hors du département ou s'il fait le genre de travail dont l'honorable député parle. Toutefois, d'après mes observations personnelles, comme d'après les rapports que m'ont fait le sous-ministre et le sous-ministre adjoint, M. Beauchesne est très capable et son travail justifie pleinement l'éloge que l'honorable député a fait de ses talents et de ses connaissances. On doit certainement s'attendre qu'une personne de son rang consacre son temps au service du département, et le résultat des travaux de M. Beauchesne semble indiquer que c'est ce qu'il fait. Je ne sache pas qu'il se livre à d'autres occupations.

M. WILSON (Laval): Le ministre veut-il nommer des employés de la subdivision A de la 1re division? Douze figurent sous la rubrique "ministère de la Justice, y compris les pénitenciers", je voudrais savoir si cela comprend les inspecteurs des pénitenciers. Dans ce cas, j'aurai quelques observations à faire.

M. DOHERTY: Oui, la subdivision A de la 1re division comprend les inspecteurs des pénitenciers.

M. WILSON: Dans ce crédit sont compris les appointements de M. Douglas Stewart et de M. H. W. Dawson. Et je crois qu'un nouvel inspecteur, M. Hughes, a été nommé.

M. DOHERTY: Il n'y a que deux inspecteurs, MM. Stewart et Hughes. M. Dawson a été récemment transféré au ministère des Travaux publics.

M. WILSON: Je reviendrai sur une idée qui a été émise à plusieurs reprises à la dernière session—la nécessité d'un inspecteur connaissant bien le français. Le ministre sait qu'il y a près de deux mille forçats dans les pénitenciers. Il y en a près de cinq cents à Saint-Vincent de Paul, dans ma circonscription, et j'ai presque la certitude que 75 p. 100, certainement 60 p. 100 des forçats, ainsi que des gardiens et des autres employés, ne savent pas l'anglais. Les inspecteurs Stewart et Dawson, je le sais, sont parfois très embarrassés et ils ont déjà dû avoir recours aux services d'un interprète. Un tel état de choses me semble étrange. Les manquements à la discipline entraînent parfois des punitions rigoureuses. L'inspecteur doit décider et imposer la punition qui peut être de deux, trois, quatre, et même six mois. Des forçats et des gardiens se sont plaints à moi qu'ils ne pouvaient pas facilement s'exprimer en anglais —quelques-uns ne parlent même pas cette langue—et que les décisions des inspecteurs sont parfois erronées. Je crois que la majorité de la députation m'approuvera lorsque je dirai qu'on devrait nommer dans le service de l'inspection une personne connaissant les deux langues, sinon un Canadien français, ce que je préférerais.

M. DOHERTY: L'idée de l'honorable député a beaucoup de bon. Je puis dire que j'ai accepté la situation telle que l'avait faite le gouvernement que mon honorable ami appuyait et qui avait deux inspecteurs dont ni l'un ni l'autre ne parlaient français.

L'honorable député dit que cet état de choses a donné lieu à des plaintes. Si l'on se plaint que des injustices ont été commises parce que les inspecteurs ne comprenaient pas le français, ou pour une autre raison, je serai bien aise de prendre connaissance de ces cas et je n'épargnerai rien pour y remédier. Je me rends compte de l'importance d'avoir un inspecteur, ou un autre fonctionnaire, connaissant le français. J'avoue que j'ai accepté la situation telle que je l'ai trouvée et qu'il ne m'est pas venu à l'idée d'opérer un changement. Maintenant que la question m'a été signalée, j'examinerai volontiers jusqu'à quel point il m'est possible, dans les circonstances, d'écouter le conseil de l'honorable député.

M. WILSON (Laval): S'il m'était permis d'émettre une autre idée, je dirais que la tâche des inspecteurs est trop lourde. Il ne faut pas perdre de vue qu'il y a sept pénitenciers et que les inspecteurs doivent voyager entre New-Westminster et Dorchester. J'approuverais la nomination d'un inspecteur pour chaque pénitencier, mais si cela est impossible, je serais du moins d'avis d'augmenter leur nombre. On pourrait alors nommer quelqu'un sachant le français, et je suis sûr que les services de cette personne seraient appréciés et seraient utiles à l'administration de la justice, car il y a dans chaque pénitencier plusieurs forçats qui connaissent mieux le français que toute autre langue.

M. EDWARDS: Je crois que l'idée du député de Laval est digne d'examen. Je suis moi-même d'avis qu'il devrait y avoir trois inspecteurs, au lieu de deux, et s'il y en

avait trois, il aurait parfaitement raison de soutenir que l'un des trois devrait savoir le français. Dans l'administration des pénitenciers, on juge souvent nécessaire que l'un des inspecteurs remplace temporairement le préfet. Il va sans dire que, dans le cas du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, si cela était nécessaire, celui qui remplacerait temporairement le préfet de cet établissement devrait connaître parfaitement le français. Je crois que cette thèse est raisonnable, et bien que je n'aimerais pas à voir diminuer le nombre des inspecteurs de langue anglaise, car la plupart de ces établissements sont des établissements de langue anglaise, à proprement parler, je suis d'avis qu'on devrait nommer un autre inspecteur sachant bien le français.

M. MURPHY: Dans quelles circonstances l'inspecteur Dawson a-t-il passé au département des Travaux publics?

M. DOHERTY: Parce que ses aptitudes, sa connaissance des travaux de construction, le rendait plus utile à ce département qu'au département dans lequel il se trouvait, bien que je ne veuille pas déprécier le moindrement les services rendus par l'inspecteur Dawson.

M. MURPHY: Quelles sont ses fonctions dans le département des Travaux publics?

M. DOHERTY: Le ministre des Travaux publics serait plus en état que moi de donner ce renseignement.

Item 32. Dépenses diverses, $10,000.
Allocation de subsistance pour le juge du district d'Atlin (C.-B.), $1,200.

M. DOHERTY: Ce sont des crédits qui sont votés tous les ans. Le premier sert à payer pour l'administration de la justice dans les territoires non organisés du Nord-Ouest, les frais d'extradition et de poursuites des criminels fugitifs et diverses autres dépenses qu'il est impossible de prévoir. Généralement ce crédit n'est pas employé en entier, mais il peut arriver des circonstances qui obligent de le dépasser. Les $1,200 d'allocation de subsistance pour le juge Atlin ont aussi été votés les années précédentes.

M. OLIVER: L'honorable ministre a-t-il dit que dans ce crédit étaient compris les traitements des juges dans les territoires non organisés?

M. DOHERTY: C'est pour l'administration de la justice dans les territoires non organisés.

M. OLIVER: Y a-t-il un juge ou magistrat stipendiaire, présentement, dans ces territoires?

M. DOHERTY: Je n'en suis pas certain. Il y avait un juge dans le territoire qui a été annexé à la province du Manitoba, mais, naturellement, à l'annexion, ses fonctions ont cessé. Il peut y avoir des dépenses d'administration, nécessité d'arrêter un criminel ou autre chose de ce genre, et ces dépenses sont payées à même ce crédit.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

Crédits non requis pour 1913-1914 diminution $300.

Territoire du Yukon, frais de voyage du juge, $500.

M. DOHERTY: La diminution est considérable dans le Yukon, parce que nous avons diminué le nombre des juges. Il y en avait trois auparavant; il n'y en a plus qu'un maintenant. L'année dernière nous avons voté $1,500 pour frais de voyage, cette année nous n'en demandons que $500. Les allocations de subsistance l'année dernière pour trois juges s'élevaient à $15,000; cette année elles ne seront que de $5,000. La somme nécessaire pour les traitements des fonctionnaires, le shérif et son assistant, est aussi moindre parce que nous nous dispenserons des services d'un de ces fonctionnaires. L'année dernière nous avons voté une loi donnant le nombre des juges, et à part cela nous avons diminué le nombre des fonctionnaires.

M. PROULX: Est-il nécessaire d'accorder aujourd'hui la même allocation de subsistance de $5,000 au juge du Yukon, qu'il l'était lorsque les juges ont été nommés. Depuis que les communications sont devenues plus faciles dans le Yukon les frais de subsistance doivent avoir diminué.

M. DOHERTY: Je ne crois pas que le prix de la subsistance soit beaucoup diminué. Tous les fonctionnaires, non seulement ceux du ministère de la Justice, mais aussi ceux des autres ministères, reçoivent une allocation de subsistance, et à moins que nous ayons la preuve, que nous n'avons certainement pas, qu'il y a eu une diminution remarquable dans le prix des vivres au Yukon, je crois qu'il serait injuste de supprimer l'allocation de subsistance. Ces fonctionnaires ont été nommés avec l'entente qu'on leur paierait ces allocations, et je ne sais rien qui m'autoriserait à changer ce qui existe.

Traitements du shérif et de son assistant, cour territoriale, $4,000 chacun; deux sténographes à $2,000 chacun, $12,000.

M. OLIVER: Cela fait une diminution de $1,800. Le ministre voudra-t-il expliquer cette diminution?

M. DOHERTY: Il y a eu diminution dans le nombre des fonctionnaires comme dans celui des juges.

M. OLIVER: De quels fonctionnaires vous dispenserez-vous?

M. DOHERTY: Nous nous dispenserons des services de l'assistant du shérif.

Allocations de subsistance des fonctionnaires de la cour territoriale et du magistrat de police, $8,600

M. OLIVER: Je suppose que cette diminution vient de ce que le nombre des fonctionnaires a été diminué?

M. DOHERTY: Oui.

M. OLIVER: Vous dispensez-vous des services du magistrat de police?

M. DOHERTY: Non, il y en aura un à White-horse.

Indemnité et frais des témoins et des jurés et émoluments des interprètes dans les procès au criminel, $5,000.

M. OLIVER: Cette diminution vient-elle de ce que l'on s'attend à voir moins de travail judiciaire?

M. DOHERTY: Parce que le travail a diminué.

Transport des prisonniers, $4,000.

M. OLIVER: Y a-t-il une prison dans le Yukon?

M. DOHERTY: Je crois que les personnes sont détenues à la salle de police de la gendarmerie à cheval.

M. WILSON: Pourquoi ces frais de transport des prisonniers?

M. DOHERTY: Le territoire est très grand, et la distance à parcourir est souvent considérable entre l'endroit où le prisonnier est arrivé et celui où il doit subir son procès; puis lorsqu'un prisonnier est condamné au pénitencier, il faut payer son transport jusqu'au pénitencier de la Colombie-Anglaise.

Dépenses diverses, y compris les honoraires et dépenses du ministère public, et appointements et allocations de subsistance d'autres fonctionnaires et employés attachés à l'administration de la justice, enquêtes de coroners, etc., $10,000.00.

M. OLIVER: Y a-t-il là une diminution générale, ou y a-t-il quelque changement spécial?

M. DOHERTY: Nous demandons moins parce que le travail a diminué, et qu'il n'y a pas nécessité de dépenser davantage.

M. OLIVER: Avez-vous un procureur de la couronne, et de quelle façon est-il payé?

M. DOHERTY: Je crois qu'il reçoit un traitement fixe. Il n'y en a qu'un, si je me rappelle bien. Le nombre des avocats dans le territoire ne dépasse pas quatre.

Police fédérale, $104,000.

M. DOHERTY: L'augmentation de $7,000 est due au fait qu'il nous faudra avoir un autre constable à la Monnaie royale, un constable additionnel au bureau des libérations sur parole, un autre au bureau d'identification de criminels, et deux de plus au Musée national. Cela fait cinq constables à $1,000. Les autres $2,000 serviront à donner une augmentation de 20 p. 100 à trois inspecteurs du détachement à Esquimalt.

Pénitenciers—Kingston, $155,000.

M. OLIVER: Le ministre voudra-t-il donner les raisons de l'augmentation dans tous les pénitenciers?

M. DOHERTY: A Kingston, l'augmentation est de $2,000 dans les traitements et pensions de retraite.

M. OLIVER: L'augmentation porte-t-elle sur les traitements des fonctionnaires actuels, ou parce que le nombre des fonctionnaires a été augmenté?

M. DOHERTY: Il a été nécessaire de nommer un nouveau fonctionnaire pour un nouveau quartier d'isolation dans le pénitencier, et il faut pourvoir à son traitement. On calcule que les frais d'entretien des détenus, qui, l'année dernière, étaient de $26,000, s'élèveront cette année à $30,000, soit une augmentation de $4,000. L'année dernière, nous n'avions pas demandé suffisamment. Le crédit demandé est basé sur une moyenne de cinq cent cinquante forçats.

Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, $131,000.

M. DOHERTY: L'augmentation de $3,000 dans les crédits pour l'entretien des détenus est due à ce que l'année dernière nous avons calculé trop bas ce que l'entretien coûtait.

M. OLIVER: Combien y a-t-il de détenus au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul?

M. DOHERTY: Nous pourvoyons pour quatre cent quatre-vingt-dix.

M WILSON (Laval): Dans ce crédit de $131,000 ne sont pas comprises les augmentations autorisées dans la résolution présentement soumise à la Chambre et que nous discuterons demain.

M. DOHERTY: Non; on pourvoira à ces augmentations dans le budget supplémentaire.

M. WILSON: De sorte que ces augmentations devront être ajoutées au crédit de $131,000?

M. DOHERTY: Oui.

M. WILSON: Dans son discours à l'appui de l'adresse en réponse au discours du trône, au commencement de la présente session, l'honorable député de Kingston (M. Nickle) a parlé des pénitenciers; et, si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je citerai, sans faire allusion à un débat précédent, quelques-unes de ces remarques. Je n'ai aucun doute qu'il était très sincère et que son intention était d'améliorer l'état

de nos pénitenciers, mais je veux m'inscrire contre certaines de ses remarques. Il a dit:

Je saisis cette occasion pour rappeler au Gouvernement la nécessité de prendre les mesures voulues pour faire de ces pénitenciers des institutions dont les détenus sortent des hommes nouveaux, et mieux armés pour gagner leur vie.

Je partage l'opinion de l'honorable député sur ce point.

Un dimanche après-midi, j'ai adressé la parole au pénitencier de Kingston, à plus de 600 détenus dont la physionomie ne révélait que le plus sombre désespoir et la plus profonde tristesse.

Je demanderai au ministre s'il n'y a pas eu dans ce cas-là l'infraction au règlement des pénitenciers. Je n'ai jamais songé à aller moi-même adresser la parole à une réunion de détenus.

Je ne sais pas si le député de Kingston avait l'intention de faire une simple visite, —il en avait le droit, puisque c'est l'un des privilèges de chaque juge et de chaque député. J'espère que l'honorable député nous dira quel était son but. On pouvait lire dans les journaux, l'autre jour, que Sarah Bernhardt a visité le pénitencier de Saint-Quentin, en Californie, et qu'elle y donna une grande représentation aux condamnés. Une adresse lui fut présentée par l'un des forçats qui était né en France. Je présume que tout cela a été fait à un point de vue humanitaire et afin d'améliorer la condition des détenus. Mais j'aimerais à savoir quel genre de discours mon honorable ami fit à Kingston,—était-ce un discours religieux, humanitaire ou politique? (Lisant):

Je crois que quelque chose peut être fait pour améliorer la condition de ces hommes.

M. BLAIN: Ce ne sont pas des électeurs, n'est-ce pas?

M. WILSON: Non, mais ils peuvent le devenir après leur libération.

M. OLIVER: Vous ne pourriez en être certain, si elle avait lieu pendant une élection à Manitoba.

M. REID (ministre des Douanes): Les grits les ont fait sortir des lieux de détention pour voter contre moi.

M. WILSON (lisant):

Je crois que quelque chose peut être fait pour améliorer la condition de ces hommes et je suggère au ministre de la Justice, dont les sentiments humanitaires me sont bien connus . . .

Nous les connaissons tous.

. . . et au ministre de l'Agriculture, qui en reconnaîtra l'apropos, je le sais, de faire prendre les moyens de transformer chaque pénitencier en une institution d'experimentation et de réforme. On devrait acheter, à bonnes conditions, de la terre et la cultiver de telle façon que les cultivateurs des municipalités voisines et du pays circonvoisin puissent venir voir les travaux et apprendre comment perfectionner leur propre sort. En suivant une telle ligne de conduite vous ferez du bien au détenu qui ne sera plus obligé, à sa sortie, de retourner vivre dans les bas-fonds des villes, et vous ferez du bien à la classe agricole parce que d'un bout à l'autre du pays l'on demande, à grand cris, sur les fermes de la main-d'œuvre. L'Etat aussi en bénéficiera, parce que vous le débarrassez de ce qui sera toujours considéré comme un pesant fardeau.

Je ne sais pas s'il existe une ferme attachée au pénitencier de Kingston, ou à ceux d'ailleurs, à part de Saint-Vincent-de-Paul, où je sais qu'il y en a une. A Saint-Vincent-de-Paul la ferme forme une étendue de 300 à 400 acres; elle possède une carrière de pierre et deux étables, l'une en pierre et l'autre en bois, y sont érigées. Je m'y connais quelque peu en agriculture, parce que, comme la plupart des membres de cette Chambre, j'ai été élevé sur une ferme, et je crois qu'il est de mon devoir de dire que la pire culture qui soit faite au Canada est celle que l'on fait sur une ferme dépendant d'un pénitencier. Il en a été ainsi dans le passé, dans tous les gouvernements, il en sera ainsi dans l'avenir et il ne peut en être autrement. C'est très bien de réclamer la journée de huit heures, et cette règle est en application au pénitencier, mais vous ne pouvez la faire observer, avec de bons résultats, sur une ferme. Si le cultivateur diligent se lève à quatre heures du matin, il voit le soleil se lever; il en sait plus que la science sur les conditions de la température; il éveillera ses fils ou ses aides et les mettra à l'ouvrage pour sauver la moisson et il travaillera sans interruption jusqu'à ce que vienne l'orage. On n'en agit pas ainsi au pénitencier; les détenus se lèvent à six heures et demie, le matin, ils s'en vont travailler aux champs à huit heures et à onze heures et demie ils s'alignent et reviennent au pénitencier pour le repas du midi; ils retournent à l'ouvrage à une heure et en reviennent à quatre, ou quatre et demie, de façon à réintégrer leurs cellules à cinq heures. Comment conduire les travaux d'une ferme d'après de pareils règlements. Je suis d'avis que l'on vende la terre adjacente au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul et que l'on n'en conserve que l'étendue nécessaire pour la culture des légumes consommés par l'institution.

Je présume que les résultats obtenus dans les autres pénitenciers sont les mêmes que ceux du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Alors, loin d'appuyer la proposition du député de Frontenac (M. Edwards), qui a été faite sans doute de bonne foi et dans d'excellentes intentions, je presserais plutôt le ministre de se défaire d'une partie de la ferme de Saint-Vincent-de-Paul. Cette terre a considérablement augmenté de valeur. La terre, aux environs de Montréal qui valait $50 l'acre il y a quelques

années, en vaut maintenant $2,000, et je ne serais pas surpris que le ministre trouvât $500, et peut-être même $1,000 l'acre comme prix de la ferme de Saint-Vincent-de-Paul et l'argent pourrait en être employé avec beaucoup plus d'avantages qu'il n'en rapporte aujourd'hui. Même le ministère de l'Agriculture pourrait y établir une ferme expérimentale, mais qui ne serait pas cultivée par les détenus, qui ne peuvent travailler qu'à certaines heures. De plus, le directeur de la ferme à Saint-Vincent-de-Paul éprouve des difficultés à se procurer la main-d'œuvre nécessaire, parce que seuls les détenus pour une courte période peuvent franchir les murs extérieurs du pénitencier et quelquefois le directeur manque de bras. J'ai vu de belles récoltes de foin et d'avoine périr sur la ferme du pénitencier, sans que l'on puisse trouver la main-d'œuvre pour les sauver, et ce n'était ni la faute du cultivateur, ni celle de l'inspecteur, ni celle du ministère, mais celle du système. Le ministre a maintenant l'occasion d'améliorer ce système.

Il existe une autre raison pour laquelle les récoltes ont souffert à Saint-Vincent-de-Paul et c'est celle-ci: La ligne du Pacifique-Canadien traverse la ferme du pénitencier; il existe une route en face du pénitencier appelée la montée de Saint-François, au nord il y a une gare de chemin de fer, à l'ouest trois voies d'évitement, deux pour l'usage public et une réservée au service exclusif du pénitencier. Je suis content de voir que mon bon ami M. Douglas Stuart, l'inspecteur, soit présent parce qu'il connaît les choses dont je parle. Un particulier acheta une carrière de pierre dans les environs, et il demanda au Pacifique-Canadien de se pourvoir d'une grue et on lui répondit qu'il ne restait plus de place pour en installer une, parce que le pénitencier y avait sa voie d'évitement. J'ai entrevu à ce sujet les autorités du Pacifique et l'on me dit que rien ne pouvait être fait à moins que le Gouvernement n'enlève cette voie d'évitement. Je demande au ministre de faire enlever cette voie. Le pénitencier achète son charbon à la saison où il coûte le moins cher; il en brûle 4,000 tonnes et le charbon arrive à la voie d'évitement du pénitencier en juillet, juste au moment d'engranger les récoltes. Le directeur de la ferme réclame les chevaux, les équipages et les instruments agricoles pour sauver la moisson, mais le sous-préfet a besoin des équipages et des tomberaux pour rentrer son charbon. Ils doivent transporter le charbon de la voie d'évitement, une distance de mille pieds, parce que s'ils retiennent les chars, la compagnie du Pacifique leur chargera tant par jour de retard et les véhicules dont dispose la ferme du pénitencier sont employés à transporter le charbon.

J'ai réussi à obtenir sur la ferme du pénitencier, en qualité de représentant de M. Trenholme, de la Montreal Lime Company, l'usage de la voie d'évitement, afin qu'on pût y prendre de la carrière la pierre et la transporter à Mile-End. Cette voie d'évitement devrait être prolongée jusqu'à près de l'entrée nord du pénitencier; l'on devrait construire une remise quelconque à cet endroit, de façon à pouvoir y verser le charbon acheté en juillet, pendant la saison du bon marché. Alors, le sous-préfet n'aurait pas besoin des équipages, quelques hommes lui suffiraient. Avec les chars à bascule automatique, le charbon pourrait y être facilement déposé. Il y a des moments durant l'hiver ou le sous-préfet ne sait que faire des détenus. Cet arrangement fournirait de l'ouvrage pendant l'hiver et permettrait de ne pas interrompre les travaux de la ferme. Il est expédié plus de pierre des carrières du comté de Laval que d'aucun autre endroit au Canada. Le public aurait donc l'usage de cette troisième voie d'évitement, qui est maintenant réservée exclusivement au service du pénitencier. Il n'en coûterait pas $2,000 au Gouvernement pour faire ces améliorations. Le terrassement pourrait être fait par les détenus et le coût des rails et des traverses ne serait pas bien élevé.

Certains embarras ont été causés par la présence d'une femme au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Elle devait purger une condamnation de quatre ou cinq ans. Elle venait des cantons de l'Est et il fallait la faire séjourner quelque part pendant deux ou trois jours jusqu'à ce que les papiers concernant sa détention étant en règle, le sous-préfet put la recevoir. La seule place où la mettre était le parloir réservé à ceux qui sont admis à converser avec les détenus. Je pense que la loi devrait être modifier de façon à donner aux magistrats le pouvoir d'envoyer à Kingston directement les prisonnières, sans les faire passer par Saint-Vincent-de-Paul. Ces préfets ne savent que faire de ces femmes et leur présence cause de l'excitation au pénitencier. Je crois que les détenus devraient être gardés en dedans de l'enceinte du pénitencier.

J'ai souvent rencontré sur le trottoir, quarante, cinquante, et même soixante forçats se rendant, pour travailler, du pénitencier à la propriété du préfet. Il y a quelques années on y construisit une maison neuve et jusqu'à soixante-dix détenus y travaillaient chaque jour.

Personnellement, je ne me plains guère de cet état de choses. Je sais cependant qu'en général le public n'aime guère croiser des forçats sur la route. Lorsqu'un homme est condamné au pénitencier, il est censé être gardé en dedans de l'enceinte, et il n'aime pas à être vu du public. Beau-

coup de ces détenus se couvriront la figure de leur chapeau de paille, afin de ne pas être reconnu. Ils vont aussi travailler aux jardins ou à l'aqueduc. Le pénitencier est entouré d'aqueducs dont les conduites passent par toutes les rues. Les résidents de chaque côté des rues où passent ces conduites peuvent y prendre de l'eau, pourvu qu'ils paient une certaine somme, $10, je crois, par année. Si l'aqueduc ou la pompe à la rivière est en mauvais état, ou encore s'il y a quelque amélioration à faire, les détenus sont amenés. Quelquefois, ils viennent pour nettoyer les rues. Il me semble que cela pourrait être évité. Ce pays est assez riche pour qu'on emploie à ces travaux des hommes libres, au lieu de laisser errer les forçats dans le village. Prenez la Longue-Pointe, où il se trouve un asile d'aliénés, vous n'y voyez pas les fous ou les pauvres errant par les rues. Je ne vois pas pourquoi les détenus seraient soumis à cette humiliation. Quelquefois, j'ai vu dans les rues des détenus qu'il eut mieux valu savoir ailleurs. Il y a des enfants aux alentours, et bien que le spectacle puisse leur être une leçon, je pense que la vie des détenus n'est pas tellement agréable que le Gouvernement ne puisse se dispenser de la rendre plus pénible encore.

Je crois qu'une couple d'hommes à des salaires raisonnables pourraient faire tout l'ouvrage qu'il faut, et les forçats pourraient gagner quelque chose au profit du ministère en travaillant dans l'enceinte du pénitencier. Ils ont un chemin à eux qui va jusqu'à la ferme. J'ai même vu des femmes prendre les rues de derrière pour ne pas rencontrer les forçats qui, parfois, les regardent d'une drôle de manière. La propriété à Saint-Vincent-de-Paul ne coûte pas aussi chère que dans les autres villages, à cause du voisinage du pénitencier.

Depuis dix-huit ans, ça été surtout devant les cours criminelles que j'ai exercé ma profession, et souvent j'ai entendu les juges faire cette remarque: Jeune homme, je ne sais que faire de vous; vous n'avez que seize, dix-sept ou dix-huit ans. J'ai pitié de ce malheureux. J'aimerais voir le jour où personne avant vingt et un ans ne serait envoyé au pénitencier. Nos juges cependant sont d'opinion—et, dans les circonstances, on ne saurait dire qu'ils ont tort—qu'il vaut mieux envoyer un homme au pénitencier pour deux ans que de l'envoyer pour vingt-trois mois à la prison civile.

Ceci était vrai plus particulièrement de Montréal jusqu'à ce que la prison de Bordeaux fût terminée. L'honorable ministre de la Justice connaît l'affreuse condition où se trouvaient les prisonniers dans les prisons de nos villes, et il n'y a pas à s'étonner que les juges préfèrent envoyer les condamnés à Saint-Vincent-de-Paul. Je crois que le but du pénitencier est faussé. Ceux que l'on condamne aux pénitenciers sont sensés y être envoyés pour apprendre un métier. Par exemple, s'il y a de la place à l'atelier de la charpenterie et qu'il le désire, tel individu y sera envoyé; ou à la cordonnerie, ou à quelque autre atelier. Il me semble que depuis vingt ans au moins, une idée fausse a prédominé dans nos pénitenciers; peut-être bien même depuis les premiers temps de la Confédération, et cette idée est que l'établissement doit lui-même bénéficier du travail des forçats. Et c'est ce qui explique l'extraordinaire modicité de production du travail qui s'y fait. D'après ce que j'ai vu à Saint-Vincent-de-Paul, à Kingston ou ailleurs, le régime actuel ne me paraît pas devoir faire de nos forçats de bons artisans. Y a-t-il une infirmerie à construire, une maison pour le préfet, une allonge, un mur, que tout de suite arrive du ministère l'ordre de hâter les travaux. Les gardes ne se donnent pas la peine d'enseigner comme il le faudrait tel ou tel métier. Au reste, d'après le sytème en vogue, ils ne le sauraient faire. A un individu de dix-sept ans, par exemple, que l'on met à apprendre le métier de tailleur de pierre, il faudrait un maître qui, comme à l'école, l'obligerait à recommencer si la pierre n'a pas été une première fois convenablement taillée. Mais ce n'est pas à quoi l'on tend. Bien ou mal, il faut que le travail se fasse. L'idée première, en effet, est que tout soit fait par les forçats. Cela peut épargner de l'argent au pays, mais, maintenant que nous cherchons à amender les forçats, l'économie effectuée n'a pas, il me semble, l'importance qu'on lui donne. Je fais ces remarques de bonne foi.

Pour ce qui est du personnel, comme aussi des employés du ministère de la Justice, en ce qui regarde les pénitenciers, je ne crois pas que l'on ait trouvé beaucoup à redire.

Chaque fois que j'ai eu l'occasion de causer avec les fonctionnaires de nos pénitenciers, j'ai pu constater leur désir de bien faire, leur disposition à prendre en bonne part ce qui leur était suggéré, demandant même des conseils en vue d'améliorer les choses et les mettant en pratique. Ce que j'en dis n'est pas pour leur faire un compliment, mais pour leur donner ce qui leur appartient. Il y a quatre ans, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a, dans une occasion semblable, parlé de la même manière, déclarant qu'à Saint-Vincent-de-Paul, par exemple, il était inutile de songer à une amélioration de l'état des choses dans les circonstances actuelles. Je ne doute point que le ministre de la Justice ne donne à mes remarques son attention et qu'il ne poursuive la réalisation de ce que je propose, s'il le juge opportun.

M. NICKLE: L'honorable député de Laval (M. Wilson) m'a demandé dans quelle

circonstance j'avais prononcé devant les forçats du pénitencier de Kingston le discours auquel j'ai fait allusion au commencement de la sesion actuelle. Ça été pour l'aumônier de cette institution une coutume depuis quelques années d'inviter ceux qu'il juge y prendre intérêt à adresser un discours aux forçats le dimanche après-midi sur des questions non sujettes à controverse, et ça été sur une question de ce genre que j'ai cet après-midi-là adressé la parole à ces gens. Si je me souviens bien, je leur ai parlé en général des occasions que pouvait avoir un malheureux d'améliorer son sort. Mon honorable ami serait, je n'en doute pas, peu en mesure de bien apprécier ce sujet, et, par suite, je m'abstiendrai de tout détail. Je puis l'assurer cependant que, s'il veut venir à Kingston, un dimanche après-midi, je me ferai un plaisir de passer une heure à l'écouter, et s'il veut. . .

M. WILSON (Laval): L'honorable député me procurera-t-il un siège entre deux forçats?

M. NICKLE: Je lui procurerai ce que je suis sûr qu'il aimerait: un siège sur la plate-forme. En ce qui touche au travail du pénitencier, nous différons radicalement, mon honorable ami et moi, sur la manière qu'il convient de traiter les forçats. Il semble être d'avis qu'une ferme au pénitencier doit être administrée de façon que l'Etat y trouve son profit. Pour moi, elle le doit être de manière à donner aux forçats une instruction qui leur permette de se livrer plus tard à quelque besogne utile. Le pénitencier a pour objet, à mon sens, non seulement de punir, mais de corriger, et, dans l'administration de ces sortes d'établissements, nous avons, je crois, donné trop d'importance à l'idée de châtiment et avons presque tout à fait perdu de vue l'idée de réforme. Les travaux de la ferme peuvent, à ce qu'il me semble, être conduits de façon que l'Etat y perde peu ou point du tout, et que les forçats en même temps y fassent un gain et en tirent un avantage.

On nous a beaucoup parlé au cours de la présente session du renchérissement de la vie au Canada. Remontez aux principes, et vous verrez que ce renchérissement est dû à ce que les occupations industrielles enlèvent au pays une proportion beaucoup plus considérable de ses hommes et de ses femmes, relativement au total de la population, qu'il y a quelques années. En d'autres termes, la population agricole décroît pendant que s'accroît la demande de nos produits naturels par les habitants des villes et des villages. Vous ne pouvez faire que deux œufs fournissent la substance de quatre, ni tirer d'un bœuf deux fois la quantité de nourriture que vous tiriez auparavant de deux bœufs. La demande de ces produits naturels croît plus rapidement que l'offre. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que, pour le forçat, ses chances sont de retourner à la terre; cela veut dire que, pour son bien et pour celui du pays, il faut l'éloigner des villes et le renvoyer aux champs, où l'on a plus besoin de lui. Cela étant, s'il était possible d'engager le ministre à donner plus d'extension à ce travail des champs au pénitencier, ce serait une faveur qu'il ferait à l'Etat de même qu'aux forçats. Je ne sais ce qui se passe au pénitencier de la province de Québec; mais, d'après ce que je connais des conditions de la culture dans la province d'Ontario et d'après ce que j'ai pu observer dans mes courses, je dois dire que la ferme du pénitencier de Kingston est admirablement tenue.

M. WILSON (Laval): Quelle en est l'étendue?

M. NICKLE: Elle est d'environ 306 acres, à ce que me dit l'inspecteur. Il est à coup sûr résulté beaucoup d'avantage pour le pays de l'enseignement qui se donne sur cette ferme.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): A quelle heure de l'après-midi les prisonniers quittent-ils le travail de la ferme?

M. NICKLE: Cela dépend de la saison où l'on est; en été, vers cinq heures et demie, à temps pour qu'à six heures on ferme le pénitencier. Il ne saurait résulter aucun désavantage pour ceux à qui l'on donne à faire du travail sur la ferme. C'est une chose très simple et fort pratique.

Les entrepreneurs me disent qu'à la sortie du pénitencier d'un forçat qui vient leur demander de l'ouvrage, son teint et l'état de ses muscles indiquent d'où il vient; ils indiquent une incapacité physique évidente, et les entrepreneurs par suite se soucient peu de l'employer au même salaire que les autres. S'il était possible de mettre ces hommes au grand air et de leur donner à faire un travail manuel tant soit peu pénible, la peau se bronzerait, les muscles s'affermiraient et ils seraient en état de faire une journée de travail en sortant du pénitencier. J'admets avec l'honorable député de Laval qu'il est répréhensible de mettre de fois à autres les forçats en présence du public dans des circonstances désavantageuses. Ainsi que je l'ai déjà fait privément, j'appellerais l'attention du ministre sur ce que je considère comme étant une coutume fort malheureuse, celle de faire accompagner à la station du chemin de fer par des gardes en uniforme les forçats libérés.

M. WILSON (Laval): Très bien!

M. NICKLE: Quand un individu a fait son temps au pénitencier, il faut qu'il soit libre dès qu'il en a passé la porte, et je réprouve tout arrangement en vertu duquel

un gardien en uniforme est autorisé à l'accompagner à la gare, qui a pour conséquence de faire savoir à chacun de ceux qui montent dans le train qu'un forçat s'y trouve avec lui.

M. WILSON (Laval) : Mon honorable ami n'ignore pas que cette pratique vient de ce que certains forçats libérés et à qui l'on a fourni un billet pour qu'ils puissent se rendre au lieu d'où ils viennent, se sont arrêtés à l'hôtel du coin, y ont vendu ce billet, en ont bu le produit et sont peut-être revenus le soir même au pénitencier pour s'y donner en spectacle aux autres prisonniers.

M. NICKLE: Mon honorable ami n'a pas vu à quoi mon objection tendait. Je ne m'oppose point à ce que les prisonniers soient accompagnés à la gare par un garde, mais à ce qu'ils le soient par un garde en uniforme, de manière qu'on les reconnaisse pour des forçats.

Pour ce qui est des métiers à leur faire apprendre, si l'on jette un coup d'œil sur les tableaux du rapport du ministre de la Justice, on ne peut qu'être étonné du nombre de jeunes gens qui, pour la première fois, entrent au pénitencier. On me dit que l'instruction donnée dans ces établissements n'est pas de nature à profiter beaucoup à celui qui en sort. Le travail que l'on donne à faire est purement routinier, et il n'a pas pour effet de les préparer à prendre place dans un monde où l'on a substitué les machines aux bras, et, de même que l'honorable député de Laval, j'espère que l'on trouvera le moyen de donner aux forçats de meilleures chances d'apprendre un métier.

Je le comprends parfaitement, il serait peu judicieux, il serait impossible de mettre en concurrence avec la main-d'œuvre libre du monde extérieur les produits des manufactures du pénitencier. Infailliblement l'Etat doit être en perte, mais ces pertes qu'éprouve l'Etat par suite des frais qu'entraine l'instruction professionnelle donnée aux détenus dans les pénitenciers trouvent certainement compensation dans l'avantage qu'il retire des fais que ces détenus sont en état de gagner leur vie, une fois libérés.

M. EDWARDS: Je désire ajouter une courte observation à celles que vient de formuler le député de Kingston, d'abord au sujet de l'exploitation agricole du pénitencier. L'étendue de ce domaine agricole du pénitencier de Kingston s'est fortement accrue, affirme que cette terre, sans les soins du directeur actuel, a donné d'excellents résultats. C'est un cultivateur pratique établi près de Kingston qui dirige cette exploitation agricole. Les résultats obtenus lui font certainement honneur, à lui personnellement, comme ils font honneur à l'établissement même. Il y a quelques années, le directeur, M. McCaugherty, reçut une augmentation de traitement de cent dollars, de concert avec les chefs des divers départements. A cette époque, il habitait une maison sur le domaine du pénitencier, et cela sans avoir à payer de loyer; mais lorsqu'on releva son traitement, on lui fit immédiatement payer cent dollars de loyer pour cette maison, de sorte qu'en réalité il n'a pas bénéficié de l'augmentation de ses appointements et on n'a pas tenu compte de ses mérites et du surcroît de travail que lui impose l'agrandissement de l'exploitation agricole. On n'a pas tenu compte non plus du rendement de la terre qui aujourd'hui fournit nombre de produits qu'autrefois on achetait, ce qui diminue d'autant les frais d'entretien de l'institution. On n'a pas tenu compte de ces services rendus par le directeur. Voilà qui paraît souverainement injuste.

Encore une observation à l'égard du travail des forçats à l'intérieur du pénitencier. Si on permet aux forçats de se livrer à des travaux dont les produits viennent concurrencer la main-d'œuvre libre de l'extérieur, on objectera du coup que c'est porter atteinte et nuire au travail libre. Le public ne voit pas la chose d'un bon œil; mais il est un genre de travail auquel les forçats, à Kingston du moins, pourraient parfaitement se livrer. Je veux dire la fabrication des tuiles pour le drainage des routes. C'est un travail facile qui ne demande pas de formation technique chez l'ouvrier. L'Etat pourrait fournir les modèles de diverses dimensions pour la confection de ces tuiles pour ponceaux, etc. C'est un fait bien connu, chez nous du moins, qu'on n'installe plus de caniveaux en planches, et partout où la chose se peut faire, on substitue au pont de bois quelque chose sous forme de béton. On pourrait fournir au pénitencier des modèles pour la confection de tuiles de différentes dimensions pour caniveaux et arches de petits ponts à ériger sur nos chemins. Il y aurait une forte demande pour ces produits. Dans quelques pénitenciers, la matière première destinée à ce genre de travail ne se trouverait pas sous la main comme à Kingston. La pierre calcaire y abonde et il suffirait d'y charroyer le sable et le ciment. On pourrait fabriquer ces tuiles et ces arches et les fournir aux diverses parties du pays, précisément au coût de construction. Le public ne saurait y objecter sous prétexte que cette industrie nuirait à l'exploitation du travail similaire à l'extérieur. A l'appui de ce que j'avance, je puis dire qu'à Kingston même, dans la prison de comté, les prisonniers fabriquent de vieille date des tuiles de diverses dimensions, sans que le public, que je sache, s'en soit plaint. On expédie ces tuiles

à diverses parties du comté, et même en dehors du comté, où on les utilise aussi rapidement que les heures limitées de travail de la prison permettent de les fournir.

Il est une autre considération qui s'impose ici à l'égard des pénitenciers. Ces institutions devraient entretenir leurs chemins longeant leurs domaines. Voici pourquoi je suggère la chose. Partout où se trouvent ces institutions, à Kingston par exemple, les marchands et les fournisseurs de la ville bénéficient de la clientèle de l'établissement qu'ils approvisionnent. Cette observation, toutefois, ne vise que le petit nombre. Partout où s'élèvent ces institutions, l'Etat acquiert 200 à 300 acres de terre; mais ces domaines ne fournissent aucune recette municipale et par conséquent le fardeau des impôts s'aggrave pour la municipalité. Il serait donc légitime que là où sont situés ces vastes établissements, les chemins contigus à leurs domaines soient entretenus à moins chers deniers, par le travail des forçats. Ainsi, il y a un chemin connu sous le nom de Bath-Road qui traverse le domaine agricole du pénitencier de Kingston, sur une distance de près d'un demi-mille et il conviendrait que ce chemin fût entretenu par les forçats.

M. WILSON (Laval): Est-ce que cela n'a pas en lieu par le passé?

M. EDWARDS: Non. Il y a un chemin qui, par le passé, a été entretenu par les forçats; mais il y a d'autres chemins qui devraient l'être également. Ce principe ne doit pas s'appliquer uniquement aux fermes des pénitenciers. Il faudrait également l'appliquer aux domaines militaires et je suis bien aise de le dire, le gouvernement précédent a acquis, au voisinage de Kingston, un chemin qu'il a fait entretenir. Le même principe devrait s'appliquer aux chemins au voisinage de ces grandes institutions. Les députés d'Ontario le savent, et ceux de Québec aussi sans doute, la taxe scolaire est le principal impôt. Puis, en second lieu, vient l'impôt des chemins. Ces vastes domaines n'acquittent aucun de ces impôts et fatalement le fardeau qui pèse déjà sur les propriétés voisines s'aggrave. Sans doute, c'est qu'on sympathise, dans une certaine mesure, avec les forçats. Quand le forçat est libéré, le gardien qui le conduit à la gare et l'installe à bord du train, devrait s'habiller en bourgeois et ne pas porter l'uniforme des gardiens du pénitencier.

Ce serait une proposition d'application facile. Mais il est une autre classe d'individus qui souffrent de l'incarcération de certains éléments de notre population et qui ont plus de droit à nos sympathies que les forçats. Nous serions parfaitement autorisés à donner aux forçats quelque travail lucratif et à évaluer leur labeur. Partie de l'argent ainsi gagné par le forçat pourrait avantageusement être placé au bénéfice de sa famille si cruellement éprouvée, sous notre régime social, pour les crimes du chef de famille condamné au bagne. Quand un père de famille revêt la livrée du forçat au pénitencier, les enfants doivent souffrir pour son crime. Je ne sais trop si je pourrais donner l'esquisse du projet visé, mais on pourrait attribuer une certaine valeur au travail du forçat, tout comme on évalue son labeur en d'autre sens, et pour l'encourager à se bien conduire on pourrait lui dire qu'une partie de l'argent ainsi gagné serait appliqué au bénéfice de sa famille qui, en pareille circonstance, souffre pour une faute qu'elle n'a pas commise.

Je ne veux pas entrer dans les détails de la gestion de pénitenciers pour le moment. Seulement, la répartition du travail entre les gardiens laisse à désirer. Quelques-uns travaillent plus longtemps que d'autres et sont moins rétribués que d'autres. Les gardiens ont bien mérité l'augmentation qu'ils reçoivent cette année. Le prix des subsistances a augmenté pour eux comme pour le reste de la population et leur besogne est de sa nature même plus ou moins dangereuse. S'ils s'acquittent bien de leurs fonctions, ils courent des risques qui demandent une meilleure rémunération que celle qu'ils ont reçue par le passé.

J'ai une ou deux affaires se rattachant au pénitencier de Kingston que le ministre de la Justice étudiera, j'espère. J'ai dernièrement mentionné au ministre une de ces affaires. Il s'agit d'un ancien gardien du pénitencier de Kingston, contre la conduite duquel il n'y a jamais eu la moindre plainte. Par accident il perdit un œil, mais il n'en demeura pas moins à son poste.

M. LEMIEUX: Cet accident s'est-il produit pendant que ce gardien exerçait ses fonctions?

M. EDWARDS: L'accident arriva pendant qu'il remplissait ses fonctions de gardien du pénitencier. Il s'agit de Charles McConville qui possède d'excellents états de service, à titre de gardien au pénitencier, c'est par la négligence ou l'incapacité du médecin du pénitencier à cette époque qu'il perdit cet œil. Il conserva, toutefois, sa charge de gardien, bien que cela fut contraire aux règlements de l'institution, puisqu'il était borgne. Quelques amis lui conseillèrent de n'en rien dire.

Quelque temps après cet accident, un prisonnier s'échappa. Un certain nombre de forçats étaient au quai et l'un d'entre eux s'enfuit pour quelques heures. Cet incident fut le prétexte dont on se servit pour congédier McConville.

Sir Charles Hibberts Tupper était alors ministre de la Justice. Ce geste ne fait guère honneur au ministre de la Justice de l'époque. Il se montra impitoyable envers cet individu. Je saisis cette Chambre de la question, afin de mieux mettre en relief ce que j'ai dit au ministre de la Justice a savoir, que l'affaire mérite étude, après vingt-cinq années de service, sans la moindre mauvaise note, on le révoque, on le congédie sans lui offrir la moindre gratification, le moindre souvenir de ses états de service.

M. WILSON (Laval): Nous avons vu pis que cela dernièrement.

M. EDWARDS: S'il en ait ainsi, alors il faudrait remettre ces affaires à l'étude. A quoi bon tant parler de l'administration de la justice, si l'on met au rancart une affaire de ce genre et si l'on refuse de rendre justice à un individu qui a droit à un traitement juste et équitable et ne l'a pas reçu?

Peu importe, celui qui porte la responsabilité de la chose, cet homme a été maltraité par le passé et c'est là une injustice qu'il faut redresser à bref délai.

Ce matin j'ai saisi l'occasion d'appuyer une proposition faite par l'honorable député de Laval (M. Wilson) et relative à la nomination d'un autre inspecteur connaissant la langue française. Je crois que cette idée est bonne. Très souvent on a dû envoyer des inspecteurs dans une institution pour en prendre la direction pendant quelque temps. Nous avons eu des hommes très capables comme inspecteurs; c'est surtout vrai du plus ancien inspecteur du service, M. Stewart, qui connaît tous les détails de l'administration pénitentiaire. Mais il y a des cas où, comme je l'ai dit, un inspecteur peut aller prendre la direction et je crois qu'il y en a un exemple en ce moment pour le pénitencier de Portsmouth. Le préfet actuel, le colonel Irvine, qui est un homme également compétent est temporairement absent pour cause de maladie et je ne pense pas qu'il soit bien que cette institution soit laissée sous la direction d'un homme contre lequel des accusations ont été portées pour mauvaise conduite pendant son service. Je crois que quelqu'un devrait être envoyé pour prendre la direction du pénitencier jusqu'à ce que les accusations portées contre ce fonctionnaire aient été l'objet d'une enquête comme cela devrait se faire.

M. OLIVER: Mon honorable ami a-t-il dit que des accusations avaient été portées contre le colonel Irvine?

M. EDWARDS: Non. Je n'ai pas dit cela.

M. OLIVER: De quelles accusations parle l'honorable député? Je n'ai pas compris ce qu'il a dit.

M. EDWARDS.

M. EDWARDS: J'ai dit que je ne pensais pas qu'il était convenable de laisser cette institution sous la direction d'un homme contre qui des accusations ont été portées. Je ne blâme nullement le colonel Irvine, parce que je crois que c'est un homme très capable. Mais il me semble que c'est un cas où un des inspecteurs des pénitenciers devrait prendre la direction temporaire pendant la maladie du préfet et spécialement parce que des accusations ont été portées contre une personne qui, en l'absence du colonel Irvine, est le chef de cette institution. Pour beaucoup de choses le pénitencier de Portsmouth peut supporter une comparaison favorable avec n'importe lequel des pénitenciers du Canada. A Stoney-Mountain on n'a pas pu conserver quelques bandits et on les a envoyés à Kingston. Ce fût pas mal difficile de les tenir, ils ont fait une tentative pour prendre la fuite, mais ils ont été repris. Je crois qu'à ce point de vue le pénitencier de Kingston a un passé enviable. Les surveillants sont très actifs et ils se sont montrés très vigilants dans l'exercice de leurs fonctions.

Mais tout en parlant ainsi, je veux aussi tenir compte des renseignements divers que j'ai reçus et qui sont véridiques pour dire que l'institution de Portsmouth devrait être nettoyée de fond en comble. Le besoin s'en fait impérieusement sentir. Il y a de l'injustice, de la tyrannie mesquine, du favoritisme et des hommes ont été chassés de leur position par pure méchanceté. Je répète que l'institution devrait être complètement nettoyée et qu'une enquête devrait être faite pour mettre un terme à ce qui s'y passe. Je vis à 3 milles du pénitencier et naturellement il me parvient beaucoup de plaintes. Je suppose qu'un grand nombre atteignent aussi mon honorable ami de Kingston (M. Nickle) c'est tout naturel. Les personnes intéressées s'adresseront à tout député qui vit dans le voisinage d'un pénitencier. Les différents employés de ces institutions se mettront à la recherche d'un député quand ils auront des plaintes à faire et ils les lui communiqueront à l'oreille. Il n'y a pas de doute que dans bien des cas ces plaintes sont imaginaires, mais je suis convaincu que pour Portsmouth les plaintes sont fondées.

Comme des honorables députés ont exprimé cet après-midi de la sympathie pour les prisonniers, je crains que les gardiens qui sont chargé de leur surveillance n'ont pas la même sympathie. Je me rappelle d'un incident survenu à Portsmouth, non sous l'administration du ministre actuel de la Justice, mais il y a quelques années. un incident survenu à Portsmouth, non pour détacher un prisonnier qui s'était pendu dans sa cellule. Comme vous le savez un gardien doit faire sa ronde en remon-

tant un certain nombre d'horloges qui indiquent s'il était endormi ou éveillé. Cela lui prit quelques instants pour entrer dans la cellule et dépendre le prisonnier. L'horloge le matin indiqua que le gardien était un peu en retard pour la remonter. Comme on lui adressa des réprimandes à ce sujet, il expliqua le motif disant qu'un des prisonniers était en train de se suicider et qu'il avait cru devoir l'empêcher de se pendre. Le fonctionnaire auquel il faisait ce rapport et qui l'avait réprimandé lui dit: Laissez-le se pendre, mais remontez votre horloge. C'est observer la discipline même plus rigoureusement que ne l'exigerait le ministre de la guerre lui-même. Vous parlez de sympathie pour les prisonniers, mais ce fonctionnaire en question n'en témoignait pas beaucoup pour ce prisonnier.

M. WILSON: Cette observation vise-t-elle notre ministre de la guerre actuel?

M. EDWARDS: Ou tout autre ministre de la guerre, ou tout autre ministre belliqueux. Si ce que je dis est vrai, alors un fonctionnaire qui s'est montré sans-cœur au point de dire à un gardien qu'il pouvait laisser le prisonnier se pendre et remonter son horloge, alors cet homme n'est pas fait pour avoir une charge dans cette institution ou dans toute autre. Je tiens à dire que chaque heure que cet homme reste encore dans le pénitencier est un blâme pour le département qui l'y maintient. J'ai déjà cité ces faits. J'ai demandé qu'ils soient l'objet d'une enquête et je crois qu'ils sont assez graves pour la justifier. Je veux que l'on sache que j'ai dit que ce serait à l'honneur du ministre s'il faisait une enquête pour voir si ce que j'ai dit est exact. C'est seulement un exemple des méfaits qui devraient être connus. Je dis cela simplement pour prouver ce que j'ai avancé, à savoir qu'une enquête devrait avoir lieu dans cette institution.

Il y a quelque temps, j'ai été accusé à la Chambre d'avoir demandé la nomination d'un homme comme préfet du pénitencier de Kingston, parce qu'il était orangiste, et d'avoir été ennuyé parce que l'orangiste n'avait pas eu la place. Je tiens à dire que ce n'est pas exact. Le seul homme que j'ai recommandé pour la charge de préfet du pénitencier de Kingston était le major Hughes, qui occupe actuellement la charge d'inspecteur des pénitenciers, et le major Hughes n'est pas maintenant et n'a jamais été membre de l'ordre des orangistes. Ce ne serait pas à son détriment s'il appartenait à cet ordre, je tiens à le dire pour qu'on sache bien que c'est mon opinion, quand bien même d'autres penseraient le contraire. J'ai soutenu la candidature du major Hughes parce qu'il avait prouvé par ses services fidèles qu'il était un des meilleurs hommes que le pays ait produit dans ce genre d'occupation. Feu sir Oliver Mowat en a parlé dans des termes élogieux quand il était ministre de la Justice, ainsi que sir Charles Fitzpatrick et sir John Thompson, alors qu'ils étaient ministres de la Justice.

Il a été de plus appuyé par vingt-cinq ou trente membres de la Chambre et par un grand nombre de personnes en dehors de la Chambre. Je crois être amplement justifié pour avoir proposé le major Hughes à une place qu'il était éminemment qualifié pour occuper. Mais le ministre a cru devoir le nommer inspecteur des pénitenciers et je crois que c'est un bon choix et que le major Hughes rendra de grands services dans cette place. Un homme d'intelligence ordinaire—et le major Hughes a plus qu'un intelligence ordinaire—qui a rempli un grand nombre d'emplois dans une institution comme Kingston, a dû recueillir une quantité de renseignements qui lui seront très utiles et je ne doute pas que le major Hughes saura justifier le ministre de lui avoir confié la position qu'il occupe maintenant. Il se peut que le ministre en lui donnant cette place ait agi avec plus de sagesse que moi qui voulais le faire nommer préfet, mais le ministre était dans son droit en le nommant inspecteur et je suis sûr qu'aucune erreur n'a été commise, parce que je crois qu'il fera un excellent fonctionnaire.

Je voudrais faire comprendre aux membres de la Chambre ma position au sujet du pénitencier de Kingston et je leur demande de songer que la circonscription que j'ai l'honneur de représenter arrive jusqu'à la limite de la ville de Kingston. Le comté de Frontenac entoure la ville de Kingston; les municipalités des îles sont au sud de la ville et les autres parties de mon comté sont au nord, à l'est et à l'ouest de la ville. En raison de cette circonstance, je suis nécessairement très en rapport avec les fonctionnaires de cette institution. J'ai entendu un certain nombre de leurs griefs et de leurs plaintes; je suppose que partout où il y aura une grande institution de ce genre, il y aura toujours des hommes qui aurait des plaintes et naturellement beaucoup d'entre eux croient en avoir, mais n'en ont pas. Je suis très sérieux en disant qu'il devrait y avoir une enquête complète dans toutes les divisions du pénitencier de Kingston, dans l'intérêt même de cette institution. Je crois que c'est l'opinion du ministre de la Justice. J'insiste encore pour lui faire comprendre la nécessité d'avoir une enquête et je crois qu'il y aura moins d'ennui pour lui et pour ceux qui ont une responsabilité si cette enquête peut redresser des abus et tout remettre sur une bonne base administrative.

M. WILSON (Laval): Je ne veux pas que l'on interprète mal mes idées au sujet des travaux agricoles au pénitencier. Je ne suis pas opposé à adjoindre une ferme à un pénitencier, mais je crois que l'étendue de terrain consacré à ce but au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul est trop grande. Je pense que 100 acres suffiraient. Je suis d'accord avec mon honorable ami (M. Edwards) pour dire que l'on peut retirer des avatages de l'enseignement agricole au pénitencier.

Puisque l'honorable ministre de la Justice doit déposer demain une résolution pour augmenter le traitement des fonctionnaires des pénitenciers, je profite de l'occasion pour lui demander de déposer aussi un projet de loi dans le sens que je vais indiquer. Le document dont je me propose de donner lecture à la Chambre est un projet de loi préparé sous l'ancien Gouvernement, vers le mois de juin 1911, je crois. Mais il est survenu des circonstances qui ont empêché le bill d'être déposé. Je n'ai aucun doute qu'on en trouvera une copie dans les archives du département de la Justice. Il avait été rédigé par les honorables députés d'Edmonton (M. Oliver), de Westmoreland (M. Emmerson), de Régina (M. Martin), et tous les députés qui ont des pénitenciers dans leurs circonscriptions. Le premier amendement qu'il proposait consistait dans la nomination de trois inspecteurs au lieu de deux. J'ai eu une conversation avec le ministre de la Justice ce matin et je crois savoir que la loi actuelle sera amendée et qu'on nommera un troisième inspecteur parlant couramment le français. Il y aurait aussi un amendement important à faire à l'article 34 de la loi actuelle qui est ainsi conçue:

Si quelque fonctionnaire meurt au service et laisse une veuve ou quelque personne que pendant sa vie il avait à sa charge, il peut être accordé une gratification à cette veuve, et s'il ne laisse pas de veuve, à toute personne ou à toutes personnes que ce fonctionnaire pendant sa vie avait à sa charge, ou à toute personne ou corporation en fiducie, pour le compte de la personne ou des personnes qu'il avait ainsi à sa charge.

Un M. Champagne est mort subitement au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, sans avoir eu le temps de faire un testament et sa veuve a été privée de la gratification. Je crois que des cas semblables se sont produits à Kingston et dans un pénitencier de l'Ouest. Je proposerais que quand un fonctionnaire d'a pas la faculté de donner sa démission, la gratification soit payée à ceux qui étaient à sa charge. (Lisant):

Cette gratification peut être accrue de moitié si la mort de ce fonctionnaire a été causée par une blessure reçue par lui dans l'accomplissement de son service, sans qu'il y ait eu faute ni négligence de sa part, et des mains de quelque détenu, ou en empêchant une invasion ou une délivrance par force, ou en réprimant une révolte, 6 E. VII., c. 38, s. 34.

3. Nul fonctionnaire permanent d'un pénitencier à l'exception du directeur, du sous-directeur, de la geôlière, de la sous-geôlière, de l'aumônier catholique romain, de l'aumônier protestant et du médecin-chirurgien, ne pourra continuer à faire partie du personnel d'un pénitencier après avoir atteint l'âge de 65 ans.

4. Tout officier, en atteignant l'âge de 65 ans, cesse par le fait même d'être fonctionnaire d'un pénitencier et il a droit à la gratification mentionnée à l'article 33 de la présente loi.

5. Tout fonctionnaire permanent d'un pénitencier qui a atteint l'âge de 60 ans, peut en tout temps, entre les âges de 60 et 65 ans, envoyer sa démission au ministre de la Justice, qui pourra l'accepter; et, ladite démission ayant été régulièrement acceptée, le fonctionnaire démissionnaire aura droit aux gratifications de l'article 33, pourvu que dans chaque cas, la conduite de ce fonctionnaire ait été bonne et qu'il se soit fidèlement acquitté de ses devoirs.

Les commentaires me paraissent inutiles, car les amendements que je propose sont très clairs. Je ne crois pas qu'un homme âgé de soixante-cinq ans puisse résister à un détenu dans la force de l'âge, de vingt ou vingt-cinq ans. Comment un homme de soixante-cinq ans peut-il se mettre à la poursuite d'un détenu et à le ramener au pénitencier.

J'ai cru à propos de faire ces remarques à l'occasion de la résolution qui sera déposée demain. J'avertirai le ministre de la Justice du jour que je choisirai pour proposer les amendements en question et, s'il le désire, je lui communiquerai une copie de ce prjet.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a parlé de la nomination de M. Hughes que je ne connais pas. J'aime à croire, cependant, que tout ce que l'on a dit de lui est vrai. Il y a une chose que le ministre de la Justice devrait expliquer: qu'a-t-on fait de M. Dawson qui a été un fonctionnaire modèle du département pendant plusieurs années, après avoir été membre de cette Chambre? D'après les apparences, il a toujours bien rempli son devoir et il serait intéressant de savoir ce qu'il est devenu et pourquoi il a quitté le département. Nous avons le droit de savoir s'il a été déplacé ou mis à la retraite.

M. DOHERTY: J'ai répondu à cette question qui a été posée par un autre député, ce matin. M. Dawson a été transféré au département des Travaux publics, parce que l'on a cru que ces connaissances seraient très utiles dans ce département. Ce changement ne comporte aucun blâme pour M. Dawson et n'amoindrit ni sa position ni son salaire.

Je remercie des honorables députés qui ont pris la parole sur cette question. Il n'y a aucun doute que l'administration des pénitenciers est susceptible de grandes

améliorations. Le traitement à appliquer au détenu, à l'homme qui, par sa conduite, a attiré sur lui le châtiment de la société, est une question difficile et compliquée, mais c'est aussi un problème plein d'intérêt. Sa solution a causé beaucoup de travail aux fonctionnaires du département et, je puis ajouter, à moi aussi, depuis que j'occupe la position de ministre de la Justice et que je suis responsable de l'administration des pénitenciers. J'ai étudié un projet général de réforme, mais c'est une question qui demande à être mûrement considérée et dont l'exposition demanderait un certain temps. Pour cette raison, je n'ai pas l'intention de déposer un projet général durant la présente session. J'espère que plus tard je pourrai déposer un projet de loi général, en vue d'améliorer tout le système. Lorsque le temps sera venu, je ne manquerai pas de profiter des conseils que mes honorables amis ont bien voulu me donner et qui sont certainement précieux.

L'honorable député de Laval (M. Wilson) a parlé d'une voie de garage à Saint-Vincent-de-Paul, qui nuit au public et qui, entre autres choses, empêche l'installation d'une grue près de la gare. Cette question est entièrement nouvelle pour moi et je chargerai quelqu'un d'y voir. On peut être certain que les autorités du pénitencier désirent vivre en excellents termes avec les citoyens de la localité. Si nous constatons que cette voie de garage cause du tort ou des inconvénients, nous la ferons enlever, si c'est possible.

On se plaint aussi que le déchargement du charbon se fait à l'époque de la récolte et nuit aux travaux de la ferme. L'inspecteur m'informe qu'il y a plus de deux ans, des arrangements ont été pris pour empêcher que le charbon arrive dans un temps où son déchargement gênerait les travaux sur la ferme. Si la chose n'a pas été faite, ce n'est pas faute d'instructions. Je verrai à ce que ces inconvénients ne se répètent pas.

L'honorable député a rappelé le cas d'une femme qui a été détenue un jour ou deux à Saint-Vincent-de-Paul, pendant qu'elle était en route pour le pénitencier de Kingston, et il voudrait que la loi fût amendée de manière à empêcher la répétition d'un pareil incident. La loi stipule expressément que du moment qu'une personne est condamnée à une détention dans un pénitencier, elle est censée être entre les mains et sous la garde du directeur de ce pénitencier; c'est-à-dire que c'est à lui directement que le prisonnier doit être livré. Dans la pratique, s'il arrive que pendant le trajet, un prisonnier doive passer quelque temps dans une ville, c'est la coutume de le loger dans la prison. La raison en est évidente: le prisonnier est encore sous la garde du fonctionnaire de la cour qui est une institution provinciale et, dans le cas qui nous occupe, la prisonnière avait été condamnée à Québec et devait subir sa peine à Kingston. Celui qui en avait la garde a certainement commis une erreur dans le choix du local où elle a été gardée pendant son séjour à Montréal. Le fait fut porté à la connaissance du département et je dois dire que le fonctionnaire en question a été blâmé et n'est plus à l'emploi du département.

M. VILSON (Laval): Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi le mandat portait que la prisonnière serait détenue à Saint-Vincent-de-Paul et non pas à Kingston directement. Je crois quelle a été retenue à Saint-Vincent-de-Paul en attendant la décision du département.

M. DOHERTY: D'après les explications de l'inspecteur, je comprends que le mandat portait que cette prisonnière serait incarcérée à Saint-Vincent-de-Paul. C'est en la retenant là qu'on a commis une erreur. Elle aurait dû être envoyée directement à Kingston. Tous les prisonniers condamnés dans la province de Québec, sont condamnés à être internés dans le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, mais vu que le département des femmes est à Kingston, cette prisonnière aurait dû y être envoyée directement.

M. EDWARDS: Est-ce qu'il n'existe pas un département pour les femmes à Saint-Vincent-de-Paul?

M. DOHERTY: Non.

M. WILSON: Pour empêcher cela, une femme condamnée, même dans la province de Québec, devrait être condamnée au pénitencier de Kingston. De cette manière, elle y serait conduite directement. Le directeur du pénitencier de Kingston n'est pas autorisé à recevoir une femme condamnée au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

M. DOHERTY: J'étudierai la question pour savoir ce qu'il y a à faire. C'est par erreur que cette femme a été condamnée directement au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

On s'est aussi plaint de ce que les détenus, en se rendant à leurs travaux, traversent le village dans lequel le pénitencier est situé, ce qui cause des inconvénients à la population et exposent inutilement les détenus à la curiosité du public. Nous nous ferons un devoir d'empêcher cela, autant que possible. D'un autre côté, nous nous efforçons de trouver de l'ouvrage pour les détenus et quand il y a un travail utile à faire, sur une partie quelconque de la propriété, je ne voudrais pas prendre sur moi d'empêcher les prisonniers d'y être conduits. Il va sans dire qu'on ne doit pas les laisser circuler en liberté dans les rues du

village et je ne crois que la chose se pratique. Je crois qu'il est aussi possible de s'arranger de manière à ce qu'un certain nombre de détenus puissent traverser une rue du village, sans causer de graves inconvénients. Dans tous les cas j'étudierai la question.

On a dit que les forçats libérés étaient accompagnés à la gare par un garde en uniforme. L'affaire m'avait été signalée et je l'ai étudiée quelque peu. L'inconvénient relevé, c'est que le garde doit revêtir son costume pour se rendre à la gare et changer de costume pour son retour. Mais je crois que nous pouvons arranger les choses de façon à ce que cette plainte ne se renouvelle pas. Il va sans dire—ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Laval—qu'il ne conviendrait pas qu'on mît ces personnes à la porte du pénitencier et qu'on les laissât séjourner dans la ville ou le village où se trouve le pénitencier. Je crois que la loi stipule qu'on les expulse de la ville. Je fais cette affirmation d'après le renseignement que me fournit l'inspecteur.

L'avis exprimé par l'honorable député de Frontenac qu'on emploie les forçats à l'amélioration des routes qui avoisinent le pénitencier mérite attention, je crois. Ainsi que l'honorable député le fait observer, nous avons fait quelque ouvrage de cette nature et je serai heureux d'envisager l'opportunité d'accomplir encore plus dans ce sens. Nous avons fait exécuter des travaux semblables, au Manitoba, sur la route qui conduit du pénitencier de Stony-Mountain à Winnipeg. Cette initiative a non seulement contenté la population des environs, mais elle a encore établi une méthode utile de faire servir au bien public le travail des forçats.

J'ai également noté l'observation de l'honorable député qui nous conseille d'employer ces hommes à la fabrication des tuiles à drainage. Ce problème de l'exécution de travaux utiles par les forçats présente des difficultés énormes. Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député, lorsqu'il dit qu'il importe grandement que nous trouvions une méthode qui nous permette de faire tourner à l'avantage des forçats à le travail qu'ils exécutent, et au bénéfice surtout de ceux qui sont en droit de compter sur ces détenus et qui se trouvent condamnés à une peine rigoureuse, plus rigoureuse peut-être que ne l'est celle du forçat lui-même. Je serais heureux que nous arrêtions un plan quelconque qui nous permît d'atteindre le but le plus désirable, et cela, sans fournir à la main-d'œuvre extérieure l'occasion de se plaindre avec raison, car c'est toujours là ce dont il faut tenir compte. Depuis que je me suis intéressé aux pénitenciers, cette question a toujours été présente à ma pensée. A ce sujet, j'ai reçu des observations de la part

de personnes qui portent intérêt à l'amélioration de la condition des forçats et qui ont fait des recherches dans tout ce qu'on a tenté ailleurs pour surmonter cette difficulté. Dans le cas des efforts faits, en France, à cette fin, les résultats, autant que je puis voir, n'ont pas été très encourageants. Toutefois, je constate avec plaisir que l'honorable député de Frontenac partage mon avis sur le principe en jeu.

Aussi, étudierais-je avec soin cette question et je m'efforcerai de trouver une méthode qui nous permettra d'atteindre le but désiré. Cependant, ainsi que je l'ai dit, il ne faut pas perdre de vue que nous ne devons pas arrêter de méthode qui établisse un état de choses qui soit de nature à nuire à ceux qui, jouissant de leur liberté, exécutent des travaux semblables aux ouvrages que les forçats peuvent faire.

Quant à ce qui relève de l'administration et qui se rattache aux plaintes qu'on a fait entendre, à ce sujet, et quant aux accusations qu'on a portées contre les fonctionnaires des pénitenciers—je parle surtout des faits mentionnés par l'honorable député de Frontenac—je tiens à dire que j'ai l'intention de faire une enquête dans le cas de l'institution mentionnée. Cette enquête se tiendra à la date la plus rapprochée possible, dès le moment que je pourrai m'assurer les services de commissaires réunissant toutes les aptitudes requises pour rendre justice, dans le cas de ces plaintes ou de ces accusations portées contre certaines personnes, et pour rechercher les meilleures méthodes d'administration, ainsi que pour préparer un rapport de leur travail à ce point complet que nous puissions nous en servir dans nos efforts pour améliorer le système en général. Les conseils précieux donnés cet après-midi, nous aideront sensiblement dans notre tâche.

On a fait allusion à l'inspecteur récemment nommé et à certaines observations qu'on aurait faites au sujet de la recommandation que cet homme fût nommé à la fonction de préfet du pénitencier de Kingston. En tant qu'il s'agit des aptitudes du major Hughes, je désire me joindre de tout cœur à mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) dans tout ce qu'il a dit à ce sujet. J'étais à ce point convaincu que le major Hughes rendrait des services précieux à l'administration de ce pénitencier, dans la plus haute fonction de cette administration, je l'ai nommé à ce poste. Je crois que c'est la meilleure preuve de l'appréciation que je fais de son mérite et de ses aptitudes. L'honorable député a dit qu'il ne saurait rien lui reprocher, à ce point de vue. Je dirais également que je n'aurais rien eu à lui reprocher, s'il eût été orangiste, car le fait, pour cette homme, d'être ou de ne pas être orangiste ne l'aurait pas rendu

indigne, à mes yeux, d'occuper ce poste qu'il pouvait remplir avec avantage. Dans ce cas ainsi que dans tout autre qui pourra surgir, jamais je ne m'arrêterai à des motifs de cette nature. On peut différer d'opinion sur des questions semblables, mais, lorsqu'on a besoin d'un fonctionnaire compétent pour une fonction particulière, on ne doit pas ergoter sur des détails de cette nature.

Pénitencier du Manitoba, $66,700.

M. OLIVER: Au sujet du pénitencier du Manitoba, je comprends que le colonel Irvine qui a été préfet de cette institution, durant un certain nombre d'années, a été transféré à Kingston. Qui l'a remplacé?

M. DOHERTY: Le capitaine Ponsford.

M. OLIVER: Quel était l'emploi de ce dernier avant sa nomination?

M. DOHERTY: Je ne puis dire exactement, à ce moment, l'emploi qu'il remplissait, au temps de sa nomination. Il s'était trouvé antérieurement à la direction d'un très grand nombre d'hommes et il possédait également la conaissance des règlements de la milice en activité de service, ayant été capitaine. On l'a hautement recommandé. Tous ces faits me furent exposés. Après plusieurs entretiens que j'eus avec lui. Je restai convaincu qu'il possédait des aptitudes qui le mettaient en état de remplir ses devoirs à la satisfaction de ses chefs. Depuis qu'il a pris la direction de ce pénitencier, j'ai reçu de personnes bien renseignées les rapports les plus satisfaisants des aptitudes qu'il possède pour occuper ce poste.

M. OLIVER: Quel était son emploi auparavant?

M. DOHERTY: Il a surveillé l'exécution de travaux très importants, surtout dans le cas de la construction d'édifices considérables.

M. OLIVER: Combien compte-t-on de forçats à ce pénitencier?

M. DOHERTY: On comptait, le mois dernier, 195 détenus à cette institution.

M. OLIVER: A-t-on établi une comparaison du coût réel d'entretien, par prisonnier, dans les différents pénitenciers?

M. DOHERTY: On trouve ce renseignement dans un ajouté spécial à ce rapport.

Pénitencier de la Colombie-Anglaise, $90,600.

M. OLIVER: Il y a quelques années, on s'est grandement plaint de l'administration de ce pénitencier, à la suite de l'évasion d'un criminel fort connu. S'est-il produit depuis quelque chose qui démontre soit une amélioration dans la tenue du pénitencier, soit de melleures dispositions dans le sens voulu, ou bien les faits malheureux relevés, au cours des années dont je parle, se sont-ils répétés et dans la négative, quelle est la raison de cet état de choses?

M. DOHERTY: Je ne suis pas en état de dire que cet état de choses s'est amélioré sensiblement à ce pénitencier, mais, à l'heure qu'il est, l'inspecteur est en route pour le pénitencier de la Colombie-Anglaise. Il rejoint en chemin les autres inspecteurs, dans le but de faire une enquête minutieuse et de préparer un rapport sur l'état de choses qui se produit dans ce pénitencier ainsi que dans les autres institutions semblables. Je ne sache pas que je puisse dire que nous possédons un renseignement spécial qui indique, soit une amélioration, soit un dégradation dans l'état de choses dont parle l'honorable député.

M. OLIVER: A-t-on beaucoup modifié la composition du personnel et les dispositions de cette bâtisse, depuis lors?

M. DOHERTY: Il n'y a pas eu de changements importants dans la composition du personnel, mais on a terminé les travaux de réparation, dans le cas des murs, qui étaient défectueux, alors.

M. OLIVER: L'état de ces murailles a-t-il favorisé cette évasion.

M. DOHERTY: Je comprends que, lors de son évasion, ce forçat travaillait à l'extérieur de cette muraille, de sorte que l'état de cette dernière n'a pas eu grand'chose à faire dans cette évasion. Le blâme qu'on a attribué à la personne responsable, ce fut d'avoir permis à ce forçat de travailler à l'extérieur d'un mur se trouvant en un pareil état.

M. OLIVER: Quel est le nombre des forçats détenus au pénitencier de New-Westminster?

M. DOHERTY: D'environ 360.

M. OLIVER: Combien de forçats sont enfermés au pénitencier d'Edmonton?

M. DOHERTY: On y comptait 197 forçats le mois dernier.

M. OLIVER: De temps à autre, on a représenté au Gouvernement et au ministre la nécessité de changer la place du pénitencier de cette province. L'honorable ministre peut-il nous renseigner sur le jour sous lequel le Gouvernement entrevoit cette question?

M. DOHERTY: Différentes personnes ont fait des représentations, de temps à autre, conseillant ou proposant le déplacement du pénitencier à Edmonton. On a laissé entendre qu'il devait être établi dans la ville d'Edmonton ou dans les environs de

cette dernière. On a encore parlé d'autres localités. La dernière fois que la question a été débattue, ce fut au cours d'un entretien que j'eus avec un homme occupant une haute position dans l'administration municipale d'Edmonton, et qui était venu me rendre visite. Il désirait ardemment nous voir conclure une entente d'après laquelle la propriété du pénitencier passerait à la ville, celle-ci fournissant un autre emplacement qui serait dans les environs, mais non pas dans le cœur de la ville, si je comprends bien. Résultat de cette entrevue: Je demandai au représentant de la ville d'Edmonton de mettre par écrit une proposition nette relative au terrain que la ville avait l'intention de nous donner, et de nous adresser ce renseignement qui nous permettrait de prendre une décision. Cela se passait il y a deux mois environ et nous n'avons pas encore reçu de proposition définitive à ce sujet.

M. OLIVER: Le ministre serait-il disposé à dire si une proposition quelconque serait acceptée, et, dans l'affirmative, quelles seraient les nécessités fondamentales dans cette proposition, relativement à la superficie, à la distance de la gare de chemin de fer, à la possibilité de profiter des services municipaux, tel que l'eau, etc. Si l'on connaissait les besoins du ministère, il y aurait une certaine précision dans les efforts déployés pour les satisfaire. Mais le ministre comprendra que, en présence de la valeur élevée des terrains et de l'attention plus ou moins prononcée que les gens portent à leur valeur, il n'est pas vraisemblable qu'une personne quelconque irait au nom de la ville obtenir une connaissance d'une certaine superficie de terrain qui pourrait être acquise, si, après l'acquisition de cette connaissance, le ministère pouvait déclarer qu'il n'incline pas à effectuer un déplacement, ou que le terrain choisi n'était pas approprié pour certaines raisons. Si nous pouvions savoir quelles seraient les exigences du ministère en cas de déplacement, la ville d'Edmonton pourrait exercer une action plus déterminée. Je sais qu'on désire très ardemment déplacer le pénitencier de l'endroit où il est siué, et je suis désireux de m'appliquer à faire opérer les désirs et les intérêts de la ville d'Edmonton de concert avec ceux du ministère de la Justice. Je crois qu'ils pourraient le faire avec succès.

M. DOHERTY: Nous considérons que le pénitencier est actuellement situé d'une manière satisfaisante. Si je comprends bien, les citoyens d'Edmonton désirent que nous le déplacions. Nous ne sommes pas exactement en mesure d'arrêter les conditions auxquelles nous nous éloignerions, parce que nous ne sommes pas à même de vouloir vendre. La ville s'adresse à nous; nous sommes satisfaits de la situation présente. Nous trouvons de nombreux avantages dans l'emplacement actuel, dont elle déclare désirer l'acquisition. Dans ces conditions, il nous a semblé juste de demander à la ville: Quelle est votre proposition, puisque c'est vous qui désirez le changement? Nous serions disposés à étudier à fond une proposition formulée dans les intérêts de la ville d'Edmonton, si cette proposition était compatible avec notre devoir d'administrateur du pénitencier. Il nous semble cependant que l'initiative appartient aux personnes qui désirent le changement, plutôt qu'à nous. Si le changement ne comportait pas de préjudice au service public, et s'il était opéré d'une manière qui serait juste à l'égard du pénitencier, nous serions disposés à l'étudier à fond. Toutefois, j'étudierai la question au point de vue de mon honorable ami.

M. DOUGLAS: Le ministre a-t-il objection à mentionner le nom du fonctionnaire de la ville d'Edmonton?

M. DOHERTY: Je ne puis en ce moment me rappeler le nom de ce monsieur. C'était un échevin de la ville. Je ne veux pas dire qu'il parlait en qualité officielle, mais il était intéressé à cette affaire, comme le reste des citoyens. Il m'a rendu visite, et nous avons discuté ce sujet. Ainsi que je l'ai dit, je lui ai recommandé de tâcher de voir s'il ne pouvait être présenté de proposition déterminée. Il n'était pas en mesure de parler de quelque emplacement particulier. S'il avait été à même de le faire, et si nous avions eu une proposition portant l'échange des emplacements, nous aurions été en état de l'examiner et de la régler. Il nous est cependant difficile d'aller en quête d'emplacements. Nous pourrions en choisir un que nous jugerions satisfaisant, et constater qu'il était impossible de l'acquérir. D'un autre côté, la ville sait quels emplacements elle pourrait se procurer.

M. DOUGLAS: L'échevin qui a visité le ministre serait probablement l'échevin Smith. Je comprends qu'il a été autorisé à avoir une entrevue avec le ministère au sujet du déplacement de ce pénitencier, et que le conseil municipal a pris des mesures en vue d'acquérir, en deçà de trois ou quatre milles de la ville, un terrain qui conviendrait aux fins d'un pénitencier. Il a aussi pris des mesures, je crois, en vue d'agrandir le réseau des tramways de la ville, avec l'entente que le Gouvernement cèderait son terrain à la ville d'Edmonton. Comme le sait l'honorable ministre, le terrain, dans son emplacement actuel, comprend 100 acres dans le cœur même de la ville. Ce n'est pas seulement que ce terrain soit inacceptable, mais ce terrain vacant au centre de la ville préjudicie aux meilleurs intérêts de cette dernière, et je crois qu'il serait dans les intérêts du Gou-

vernement que ces conditions ne règnent pas plus longtemps. Si la ville est disposée à donner au Gouvernement un emplacement convenable et à construire peut-être un édifice, comme celui qu'elle possède sur la superficie actuelle, je suppose que le Gouvernement ne s'opposerait pas fortement au changement.

M. DOHERTY: Je ne suis pas prêt à dire, sans considération préalable, que nous serions disposés à agir sur cette seule base. Nous ne devons pas oublier que nous possédons un terrain d'une valeur très considérable, la propriété de ce Dominion, et quand il surgit une question d'échange, il nous faudrait examiner ce que nous aliénons et ce que nous acquérons. Je n'entends pas par là qu'il ne faudrait pas étudier de quelque manière la proposition de la ville d'Edmonton, et que nous devrions agir absolument en vue de traiter cette question comme une question purement commerciale.

Mais je dis, et je suis certain que l'honorable membre en conviendra avec moi, qu'il nous faut examiner les valeurs comparatives de la propriété à aliéner et de celle à acquérir. Il faudra ensuite considérer les avantages particuliers que nous procure notre emplacement actuel, en regard de ceux qui se rattachent à toute superficie qui nous a été offerte. Il nous est difficile de répondre d'une manière précise à une proposition générale. Il ne me semble pas que nous puissions en arriver à une conclusion à ce sujet, à moins qu'on ne fournisse au ministère des renseigements précis au sujet de l'offre de la ville en échange de notre propriété. Je suis très bien disposé à l'égard de la ville et à considérer ce qui est dans l'intérêt de la ville d'Edmonton, ainsi que dans l'intérêt du Dominion en général.

M. OLIVER: Il y a une certaine étendue qui entoure le pénitencier actuel. La totalité de cette étendue n'est pour ainsi dire pas disponible pour les fins du pénitencier, car la voie ferrée en traverse une partie. J'ignore quelle étendue du terrain est occupée, mais ce serait probablement 20 à 30 acres. On pourrait supposer que c'est une faible superficie pour un pénitencier. Si le ministère voulait juger qu'une plus grande superficie située dans un endroit moins convenable servirait aussi bien les fins du ministère, ou mieux qu'une faible superficie placée dans un endroit convenable, comme c'est le cas de la présente superficie, la ville d'Edmonton aurait alors quelque motif de tâcher de conclure un arrangement. Mais, d'après les paroles du ministre, je crains que le changement de régime n'ait pas beaucoup profité, car le ministre présente à peu près le même argument que celui apporté par son prédécesseur. Il appartenait à la ville d'exposer la raison.

M. DOHERTY: Il est difficile d'accepter ou de rejeter une proposition qui n'est pas formulée. Telle est notre proposition pure et simple. J'ai déclaré au monsieur qui m'a rendu visite, et je déclare encore que je serais disposé à régler avec justice toute proposition qu'on me fera, n'oubliant pas l'importance de cette question pour la ville d'Edmonton et tâchant aussi de faire mon devoir à titre de représentant du Dominion. Mais je ne puis affirmer, sans considération préalable, que j'accepterai l'emplacement, si l'on m'en offre un. Il faudrait sans doute étudier les avantages d'un plus vaste emplacement. Je puis seulement dire que je me prête tout à fait à toute autre proposition qui pourra être faite, et je suis prêt à l'étudier aussi équitablement que je le puis.

Je puis comprendre la grande importance de cette question à l'égard de la ville d'Edmonton, et je serai heureux de me rendre à ses vues, si elles sont compatibles avec l'accomplissement de mon devoir au nom du Dominion.

M. OLIVER: Je ne désire pas insister plus qu'il ne faut auprès du ministre et je ne désire pas énoncer qu'il n'agit pas de bonne foi et en conformité de sa position, mais il m'incombe de lui exposer, ainsi qu'au comité, l'attitude et les vues de mes électeurs. On concède généralement, ainsi que l'a fait observer mon honorable ami de Laval (M. Wilson) et mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards), que ce n'est pas autant dans l'intérêt du public que dans l'intérêt du pénitencier même, que l'établissement ne devrait pas être placé dans les limites de la ville. Il ne devrait pas être situé dans un endroit peu convenable, mais il serait préférable qu'il ne fût pas entouré d'une population.

A Edmonton, le pénitencier actuel est absolument entouré de population. Bien qu'il ne soit pas situé dans le centre de la ville, il est à un degré limité situé au centre. Je ne suis pas parfaitement renseigné, mais il est probablement plus dans les limites de la ville que tout autre pénitencier au Canada. Puisqu'il en est ainsi, les citoyens d'Edmonton inclinent à croire que ce n'est pas dans l'intérêt de la ville, ni dans l'intérêt de la bonne administration du pénitencier, ni du pays, d'établir le pénitencier à cet endroit, et qu'il faudrait le construire en dehors de la ville. On admet que la superficie à présent occupée par le pénitencier est petite, comparée aux besoins ordinaires d'un semblable établissement. Par conséquent, pour prendre de plus amples mesures, les citoyens croient que le pénitencier devrait posséder de plus grands terrains, qu'il ne peut acquérir qu'en dehors des limites de la ville. L'emplacement actuel procure au pénitencier et au ministère certains avantages.

En effet, ils ont les tramways, les services publics, l'éclairage électrique, le service d'eau et toutes les autres commodités. Ce sont de grands avantages, et ils ne pourraient peut-être pas être procurés à quelque grande distance de la ville. Si le Gouvernement voulait faire connaître que l'usage de ces services était une condition essentielle à l'emplacement du pénitencier à l'extérieur de la ville, les gens qui s'intéressent à cette question sauraient que, à l'égard de tout emplacement qu'ils ont désiré acquérir, ils ne doivent pas sortir du champ des services publics. Si le Gouvernement voulait insister sur l'usage de ces services de tramways, accès aux chemins de fer, et une certaine distance de la ville, les gens pourraient exercer des opérations. Naturellement, s'il n'insistait pas sur l'usage de ces services, cela rendrait la tâche beaucoup plus facile, et l'on pourrait acquérir une étendue de terrain encore plus considérable à un prix plus raisonnable.

Ce n'est pas du tout avec le désir d'obliger le Gouvernement ou le ministère à opérer un échange que je présente cette question au ministre, mais je désirerais connaître le minimum que le Gouvernement accepterait sous le rapport de l'usage des services, de la distance du centre de la ville, etc. Si nous pouvions connaître le minimum que le Gouvernement accepterait sous ces trois rapports, nous pourrions voir quelles mesures nous pourrions prendre. Nous ne contraindrions pas le Gouvernement à accepter ce que nous jugerions à propos, mais nous possèderions des données précises pour prendre ces mesures préliminaires.

D'un autre côté, si nous ne pouvons pas obtenir un autre emplacement, je ne vois pas pourquoi le Gouvernement, ou la ville, conserverait comme terrain du pénitencier la partie qui se trouve au nord de la voie ferrée. Il me semble qu'on pourrait céder cette partie-là, parce qu'elle n'est guère utile pour les fins du pénitencier. Les lignes du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique la séparent du reste du terrain, et on peut fort bien en disposer.

L'autre inconvénient est que l'enceinte du pénitencier n'est qu'une clôture de bois, et je serais porté à dire que, si les forçats restent au pénitencier, c'est qu'ils en aiment la table et le site. Il semble que, s'il n'en était pas ainsi, rien ne les retiendrait au pénitencier.

Si l'on a l'intention de maintenir le pénitencier à cet endroit, il faudrait construire un mur plus solide et plus durable, afin que la vie des fonctionnaires du pénitencier ne soit pas en péril comme elle l'est, vu que les forçats sont constamment tentés de prendre la fuite. Il y a eu plusieurs évasions. Il y a eu plusieurs évasions ou tentatives d'évasions au pénitencier d'Edmonton, et le ministre ignore probablement qu'il y a quelques années le sous-préfet a été tué au pénitencier. Si cet établissement doit rester à l'endroit où il se trouve, il faudra lui faire subir des améliorations pour empêcher l'évasion des prisonniers et pour mettre les fonctionnaires en sécurité. Je suis convaincu qu'on pourrait reprocher aux fonctionnaires les évasions qui auraient lieu, ce qui serait absolument injuste dans les circonstances. C'est à cause de la nécessité d'opérer de nombreuses améliorations que j'insiste sur l'opportunité, dans l'intérêt de l'administration de la justice, d'établir le pénitencier dans un autre endroit et dans des conditions plus convenables, de l'aveu de tous.

Pénitencier de la Saskatchewan, $53,800.

M. OLIVER: Combien y a-t-il de forçats au pénitencier de la Saskatchewan?

M. DOHERTY: Cent par jour, en moyenne. Le pénitencier se trouve à Prince-Albert.

M. OLIVER: Se trouve-t-il dans les limites de la ville?

M. DOHERTY: Il est à environ trois milles de la ville.

M. OLIVER: Quelle est l'étendue du terrain environnant?

M. DOHERTY: Le terrain du pénitencier est d'environ 600 acres.

M. OLIVER: Cela vient fortement à l'appui du raisonnement que j'ai fait au ministre au sujet du pénitencier d'Edmonton.

M DOHERTY: Un terrain plus grand serait probablement avantageux pour Edmonton, et après avoir écouté l'honorable député, j'étudierai volontiers la question, afin de voir s'il n'y a pas un moyen d'exaucer ses désirs.

M. OLIVER: Si le ministre me laissait savoir s'il exigera un terrain d'où l'on pourra avoir facilement accès aux services publics de la ville, ou s'il en acceptera un autre, la tâche serait beaucoup plus facile.

M. DOHERTY: J'y réfléchirai.

M. DOUGLAS: Le pénitencier de Prince-Albert possède-t-il l'éclairage à l'électricité, des égouts et un approvisionnement d'eau?

M. DOHERTY: Le pénitencier a ses égouts et son aqueduc, et l'éclairage à l'électricité est fournie par la ville.

Dépenses en exécution de la convention concernant les réclamations pécuniaires conclues avec les Etats-Unis, $2,500.

M. OLIVER: Quelles sont ces réclamations?

M. DOHERTY: Il y a une commission qui doit décider plusieurs réclamations pécuniaires que les autorités des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et de ce pays ont

convenu de soumettre à la décision de cette commission. Il y a une grande variété de réclamations dont la plupart sont très anciennes. Cette commission, qui s'est réunie à Washington il y a une semaine ou deux, doit se prononcer sur ces réclamations après que les différents intéressés auront déterminé celles qui lui seront soumises. Il y a déjà deux listes et il pourra y en avoir d'autres. C'est par erreur que le chiffre a été fixé à $2,500; l'intention était de mettre $25,000. Il faut compléter la somme dans le budget supplémentaire.

M. LEMIEUX: L'Etat rentrera-t-il dans ses déboursés après le règlement des réclamations?

M. DOHERTY: J'ignore si les commissaires sont autorisés à décider la question des frais. Certaines réclamations sont présentées par des particuliers, et à l'égard de cette catégorie de réclamations, je crois que le Gouvernement croira avoir accompli son devoir en procurant un tribunal et en avertissant les intéressés, et qu'il leur laissera le soin de soumettre leur cause. Il va sans dire que nous dirigeons les causes qui ont un caractère public. Ainsi, certaines gens ont acquitté des droits sur du foin exporté aux Etats-Unis. Plus tard, il a été décidé que ces droits n'avaient pas été légitimement exigés, et que ces personnes pouvaient se faire rembourser. Je ne crois pas que le Gouvernement se croirait tenu de supporter les frais de ces réclamations devant la commission.

M. LEMIEUX: Je crois que la commission se compose de trois membres, et que sir Charles Fitzpatrick représente la Grande-Bretagne. Qui représente les Etats-Unis?

M. DOHERTY: N. Chandler Sanderson.

M. LEMIEUX: Et M. Fromageot, de France, et le tiers arbitre?

M. DOHERTY: Oui.

M. OLIVER: Les sauvages du Canada ont des réclamations contre le gouvernement des Etats-Unis. Ces réclamations sont-elles comprises dans la convention?

M. DOHERTY: Oui, je le crois. Il y a une réclamation des sauvages de Cayuga, et je pense qu'il y en a d'autres.

M. OLIVER: Il y en a d'autres, et je serais bien aise que le ministre s'assurât qu'elles sont comprises dans la convention.

M. DOHERTY: J'ai prêté beaucoup d'attention à cette question.

M. LEMIEUX: Le ministre donnera-t-il le plus tôt possible à la Chambre une liste des réclamations canadiennes? Je lui adresse cette demande parce qu'il y a quelques années un des électeurs, M. Lindsay, de Gaspé, avait nolisé "La Canadienne", un vaisseaau de l'Etat, pendant l'été. Ce vaisseau a été endommagé par un navire de guerre américain qui se rendait dans les Grands lacs en passant par les canaux.

M. HAZEN: Cette réclamation est soumise à la commission.

Ministère de la Milice—allocations, $120,000.

M. CARVELL: Le ministre nous dira-t-il comment cette somme sera employée?

L'hon. M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Elle servira aux camps et aux exercices militaires, au soin des armes et aux examens des trompettes et des signalistes.

M. CARVELL: Le ministre a-t-il arrêté un programme concernant le soin des armes? De petits dépôts d'armes ont été établis en différentes partis du pays. Lorsqu'un dépôt d'armes est construit et que les armes y sont déposées, il semble d'usage que le gardien du dépôt d'armes en prenne soin. Voici un exemple. Je crois que le premier petit dépôt d'armes qui a été construit en même temps qu'un édifice public, c'est-à-dire un édifice public ordinaire renfermant un dépôt d'armes, a été construit dans la ville de Hartland, dans ma division électorale. Un corps de miliciens a maintenant ses quartiers dans ce dépôt d'armes. Je crois que quelqu'un a été nommé pour chauffer l'édifice, le nettoyer, et en être le portier.

M. HUGHES: Quand?

M. CARVELL: Au cours des six à huit derniers mois. Il n'y a que quelques mois que l'édifice est achevé. J'ai découvert que le capitaine de la compagnie locale a été averti qu'à l'avenir il n'aura pas à s'occuper des armes de sa compagnie qui sont confiées à la garde du portier. Cette question peut paraître infime au ministre, mais elle peut avoir une grande importance pour les intéressés. Tout d'abord, le capitaine dit qu'il lui appartient de prendre soin de ces effets, de les conserver propres, et que s'il y a une rétribution, elle doit lui appartenir. De plus, lorsqu'une inspection a lieu et qu'il manque quelque chose, le capitaine est responsable et perd une partie de sa solde, et il n'a aucun moyen de se rembourser. Cette question a-t-elle été signalée au ministre et laissera-t-il le soin des armes à l'officier qui s'occupe de la compagnie, qui s'y entend et qui a rendu de bons services?

M. HUGHES. Je n'ai pas eu connaissance du cas en question.

La surveillance de ces dépôts d'armes dans les édifices publics est une affaire d'une grande importance, et en ce qui me concerne, j'ai refusé, dans plusieurs cas qui m'ont été signalés, de permettre qu'un édifice public serve aux fins d'une compagnie.

Comme le dit l'honorable député, cela entraîne la nomination d'un gardien et la fourniture du combustible, et quant à moi, je suis d'avis de remettre ces édifices au département des Travaux publics et de construire de petites salles qui nous appartiennent. De plus, nous n'avons pas encore pris de décision au sujet des gardiens, mais je constate que plusieurs d'entre eux ont fait peu de chose, si ce n'est d'approvisionner les compagnies pendant la soirée lorsqu'elles occupent lerus logements. En conséquence, nous prenons de nouvelles mesures au sujet des gardiens, et nous nous proposons de faire en sorte qu'ils remplissent leurs fonctions là où ils sont nécessaires, et qu'ils soient congédiés là où ils sont inutiles.

A mon avis le commandant d'une compagnie dans un poste peu important devrait prendre soin du dépôt d'armes. Naturellement là où la cumulation des emplois existe—et je n'y ai pas fait d'objections excepté dans les cas de nécessité—là où le gardien de l'édifice public a le soin de la salle et des armes, le commandant de la compagnie touche la moitié de la paie. Mais toute la question est à l'étude. Quelques fonctionnaires du ministère ont fait l'inspection d'un certain nombre de dépôts d'armes, et à l'exception d'un, nous les avons tous trouvés en bon état. Tout était satisfaisant à Toronto; à Hamilton c'était plus que satisfaisant, mais à Ottawa, c'était tout simplement scandaleux, et il y avait d'autres endroits où les employés ne gagnaient pas leur argent ou ne faisaient pas leur devoir. Il faut trouver un remède à cela.

M. CARVELL: Je suis heureux d'entendre le ministre parler ainsi. Je ne crois pas qu'il y ait de plaintes au sujet des salles d'armes qui sont entièrement sous l'autorité du ministère de la Milice. Nous avions chez nous un très bon gardien que l'on a renvoyé pour des raisons spéciales, et que l'on a remplacé par un autre contre lequel je n'ai rien à dire. C'est un bon tory, et c'est sans doute cela qui l'a fait nommer.

M. HUGHES: Il est capable de faire son travail, je m'en porte garant.

M. CARVELL: Je fais le compliment au ministre qu'il a défendu la milice contre le gardien. Celui-ci ne voulait pas que l'on jouât de la musique dans la salle parce que cela faisait du bruit, mais le ministre est intervenu et a donné aux musiciens le droit de faire tout le bruit qu'ils voudraient. Mais ce n'est pas de cela que je voulais parler. On n'a trouvé rien à redire à la salle d'exercices de Woodstock, parce que l'on donne au gardien une paie suffisante pour lui permettre de s'en occuper, et tant que j'ai eu le contrôle de la chose, le gardien que j'avais choisi était certainement capable de tenir tout en bon état. Mais la solution est différente lorsqu'il s'agit des petites salles d'armes dans les édifices publics, dont le gardien est un civilien. Je ne parle pas particulièrement du cas que je viens de mentionner, parce que bien que cette salle soit dans mon comté, je ne connais seulement pas le nom de son gardien. Mais dans ces cas-là, souvent le gardien ne connaît rien en fait d'armes et c'est une injustice à faire au capitaine de la compagnie que de l'obliger de laisser les armes au soin de ce gardien qui n'en est pas responsable, et cependant de l'en tenir lui-même responsable.

M. HUGHES: L'honorable député est-il certain que nous avons un gardien à cet endroit? J'ai une assez bonne mémoire, de même que les fonctionnaires du ministère; et nous ne nous rappelons pas avoir nommé de gardien à cet endroit. Ce doit être un employé du ministère des Travaux publics.

M. CARVELL: Je ne sais pas. J'ai plusieurs lettres que je montrerai au ministre, s'il le désire, bien que jusqu'à un certain point elles soient confidentielles. Mais comment le ministre appelle-t-il cela, lorsqu'un milicien écrit à une autre personne qu'à ses supérieurs—dérogatoire?

M. HUGHES: Nous sommes dans un pays libre.

M. CARVELL: Cet officier m'a écrit. Je n'y trouve pas de mal, parce que, si je comprends bien la situation, on voulait enlever le soin des armes à un milicien pour le confier à un employé nommé par le département des Travaux publics. Le capitaine s'y est opposé, et avec beaucoup de raison, je crois. Je ne sais pas quel a été le résultat. J'espère que le ministre me dira que le changement n'a pas eu lieu.

M. HUGHES: Je n'ai aucun souvenir d'un cas de ce genre. Je ne connais pas d'endroit au Canada où le ministère de la Milice a un officier de milice dans un édifice des Travaux publics.

M. CARVELL: Mais le ministre sait que des employés du département des Travaux publics ont eu la garde des armes et des effets d'équipement.

M. HUGHES: Non, pas du tout.

M. OLIVER: Ce crédit est applicable aux dépôts d'armes et d'habillements. C'était là une cause de beaucoup de difficultés lorsque j'étais membre du Gouvernement. J'espère qu'il y aura moins de désagrément aujourd'hui que la responsabilité repose sur d'autres épaules. Mais ce n'est pas des salles d'exercice que je veux parler; je voudrais savoir ce que l'on a fait

au sujet des escadrons des corps ruraux. De quelle façon le département prend-il soin des équipements d'un escadron de troupes montées dans les corps ruraux?

M. HUGHES: Le système est le même que celui suivi par mon prédécesseur relativement aux dépôts de cavalerie. Il serait impossible, même d'ici à un grand nombre d'années, de pourvoir chaque escadron ou chaque compagnie d'un local, mais nous avons adopté un système de salles peu coûteuses pour les escadrons, ou nous pouvons en même temps garder les équipements, et nous payons un prix équivalent au loyer que nous aurions à payer pour un local de ce genre. Ces salles servent aussi de lieu de réunion pour les soldats et pour les exercices.

M. CARVELL: En relevant ces lettres, je constate que le gardien appartenait autrefois à la milice, mais qu'il en est sorti il y a quelques années.

M. HUGHES: Je prendrai des renseignements.

M. MARCIL: Vu que pas un sou n'est dépensé dans mon comté pour la milice, j'ai peut-être le droit de demander quel est le chiffre total de la dépense cette année pour la milice, et quelle est l'augmentation sur l'année dernière?

M. HUGHES: La dépense totale, l'année dernière, a été de $8,896,397. Cette année elle sera de $10,500,000.

M. MARCIL: Avez-vous les chiffres de l'année précédente?

M. HUGHES: Non, je ne les ai pas devant moi.

M. LEMIEUX: Quelle est la raison de cette augmentation?

M. HUGHES: Les effectifs ont été augmentés.

M. MARCIL: Le ministre voudra-t-il ajouter à ces chiffres les sommes que dépense le département des Travaux publics pour les fins de la milice.

M. HUGHES: Je n'ai pas ces chiffres devant moi.

M. MACDONALD (Halifax): Je croyais que le ministre devait enlever au département des Travaux publics la construction des édifices pour fins militaires, tels que salles d'exercice, pour les faire construire sous la direction de ses propres ingénieurs.

M. HUGHES: Jusqu'à $15,000.

M LEMIEUX: Lorsque le ministre nous parle d'augmentation des effectifs de la milice, veut-il dire le nombre de miliciens, de chevaux, d'effets d'équipement, de fusils et d'armes, etc.? Le ministre voudra-t-il nous donner le nombre de soldats et de chevaux pour les deux années?

M. HUGHES: Oui. Pour 1911-1912, 44,015, chevaux 8,880; pour 1912-1913, 48,140, chevaux exercés dans les camps, 9,758. Cela représente environ 1,000 chevaux et 5,000 soldats qui ont fait l'exercice de plus que l'année précédente. Cette année l'augmentation totale sera de 9,151 soldats, et 3,578 chevaux, ce qui est une augmentation assez considérable.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMMERCIAL ACETYLENE COMPANY.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill n° 207), M. Maclean (York-sud), relatif a un brevet de la Commercial Acetylene Company du Nouveau-Jersey.

M. OLIVER: En l'absence du promoteur, le bill a été remis la dernière fois qu'il a été appelé. C'est un bill relatif à un brevet, on ne devrait certainement pas l'adopter sans quelque déclaration d'une personne responsable au sujet des droits de particuliers sur lesquels on pourrait empiéter.

M. CARVELL: Je crois que le Gouvernement devrait proposer à la prochaine session une loi qui nous débarrasserait de cet enfantillage de remettre dans leur position antérieure des personnes qui en ont été déchues par leur négligence, parce que dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, ces bills ont pour objet de remédier à la négligence des porteurs de brevets. Autrefois, on avait l'habitude d'obliger le solliciteur à donner des raisons valables pour être remis dans ses droits, mais nous sommes aujourd'hui arrivés à un point où il suffit qu'une personne dise qu'elle a négligé de payer les honoraires, pour qu'elle soit remise dans ses droits. Ce n'est pas juste de lui faire payer $200 pour cela, avec en plus les honoraires de son avocat, et c'est gaspiller aussi le temps du Parlement. J'ai déjà dit la même chose précédemment et j'invite le Gouvernement à s'occuper de la question. Si son système est de continuer à renouveler tous les brevets expirés à raison de négligence, le porteur devrait être exempté de faire les frais de s'adresser au Parlement.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je m'accorde absolument avec l'honorable député, surtout dans les cas où un porteur de brevet qui a été négligent, confie son bill et ses explications à un député qui à son tour se montre négligent et fait aussi perdre le temps de la Chambre. Je partage entièrement l'avis de mon honorable ami que le temps de la

Chambre ne devrait pas être gaspillé par des gens qui paraissent ne pas s'occuper de leurs affaires.

M. CARVELL: Les choses en sont arrivées à un point que c'est devenu un abus presque vicieux dans ses résultats. Tous les ans nous montrons plus de clémence, et il y a des gens qui viennent nous demander cette faveur comme s'ils y avaient droit. Ils paient $200 et renouvellent leur brevet. Jusqu'à ces deux ou trois dernières années on obligeait le demandeur à donner des raisons. Je puis dire à mon honorable ami qu'il y a trois ans on m'a confié, en ma qualité d'avocat, une affaire qui était de grande importance pour les intéressés. Ils voulaient établir dans une ville une industrie qui devait employer quarante ou cinquante hommes, si je pouvais faire renouveler leur brevet.

Mais je n'ai pu trouver de raison pour justifier le renouvellement, car ils avaient simplement fait preuve de négligence. Je ne voulais pas les amener à se parjurer et je les avisai que je ne voyais aucun moyen de faire renouveler leur brevet; et le brevet ne fut pas renouvelé. Si cette cause se présentait aujourd'hui, je n'aurais qu'à leur dire de payer 200 dollars et les honoraires du solliciteur. C'est un grand changement et je doute qu'il soit pour le mieux. Le Parlement a assuré une protcetion spéciale, durant un certain nombre d'années, à l'invention d'un particulier. C'est une prime accordée au travail de celui qui a inventé un objet ou une pièce de mécanique. C'est très bien. Mais le Parlement lui dispense cette protection à certaines conditions, et l'une d'elles, c'est que, si au bout de six ans, il ne paie pas le droit de son renouvellement, son privilège disparaît. Il me semble que le public, en cette matière, a aussi ses droits, tout aussi bien que le breveté. Celui qui ne porte pas un intérêt suffisant à son invention pour payer l'honoraire, n'a aucun droit à être remis en possession de son privilège et je ne vois pas pourquoi le Parlement, pour toucher un simple droit de $200, lui assurerait cet avantage.

M. BURNHAM: Le breveté, qui est de Toronto, était ici la semaine dernière, et semblait désirer grandement que ce bill fut adopté. Il se présenta devant le comité et le bill semblait être juste.

M. MACLEAN (York-sud): Le bill a pour but d'accorder un prolongement de temps d'un an au porteur du brevet avant qu'il soit tenu de fabriquer l'objet breveté. Le porteur du brevet est un Belge et il ne connaissait pas les dispositions de notre loi des brevets.

Une compagnie anglaise a acheté l'invention et il se propose d'établir une usine au Canada dans le délai d'un an, si le brevet est remis en existence. Les faits furent parfaitement élucidés devant le comité, le sous-ministre de l'Agriculture étant présent, et le comité en vint à la conclusion que les motifs invoqués étaient suffisants. Ce sont toutes les explications que je possède. D'autres bills de même nature sont venus devant la Chambre. Celui-ci est absolument semblable à celui qui vient d'être adopté et je demande au comité de vouloir bien lui dispenser la même faveur.

M. NESBITT: Quel est l'objet du brevet?

M. MACLEAN: Je ne puis l'exposer en détail. Il a été soumis au comité et au ministre et a été adopté par le Sénat.

M. REID (ministre des Douanes): Le bill déclare que la compagnie possède:

Un brevet émis sous le sceau du bureau des brevets du Canada, numéro soixante-sept mille six cent soixante-dix-neuf, en date du huitième jour de juin, mil neuf cent, pour certaines nouvelles et utiles améliorations dans le mode d'emmagasinage de l'acétylène, et que ledit brevet a expiré par suite du non-paiement des droits exigés par la loi des brevets.

M. OLIVER: J'ai compris du promoteur du bill qu'on y demandait un prolongement du délai dans lequel la fabrication doit être commencée.

M. MACLEAN: Oui.

M. OLIVER: Je vois maintenant par la lecture que vient de faire du bill le ministre des Douanes que le brevet est expiré depuis quatre ou cinq ans et que le bill a pour but de le renouveler.

M. MACLEAN (York-sud): Le but du bill est d'accorder un délai additionnel d'un an pour permettre d'entreprendre la fabrication, et grâce à cette prolongation de délai, la fabrication de l'objet breveté sera entreprise au Canada.

M. NESBITT: Est-ce pour la fabrication de l'acétylène?

M. MACLEAN: C'est pour son emmagasinage seulement.

M. OLIVER: J'espère que l'honorable député va nous donner une explication suffisante du procédé.

M. LALOR: Il me semble que le principe sur lequel repose la prolongation de la durée de ces brevets n'est pas loin d'être faux. Les brevetés ont tout le temps voulu pour se conformer à la loi et si la chose ne les intéresse pas suffisamment, nous ne devrions pas prolonger la durée des brevets par une loi. S'ils ne se conforment pas à la loi, les brevets tombent dans le domaine public.

M. MACLEAN (Halifax): Dans tous les cas toute législation de ce genre devrait être

présentée par le ministre lui-même, et il devrait en assumer la responsabilité devant cette Chambre; elle ne devrait pas venir de l'initiative d'un simple député.

M. MACLEAN (York-sud): Je suis prêt à laisser le bill en suspens, jusqu'à ce que le ministre de l'Agriculture soit présent, mais puisque la Chambre a adopté d'autres bills semblables et jusqu'à ce que le Gouvernement établisse des règles fixes à cet égard, l'on ne devrait pas faire exception à un seul bill déterminé.

M. MACLEAN (Halifax): Je suis aussi de cet avis.

M. NESBITT: Je m'oppose à ce continuel renouvellement de brevet. Si ceux qui obtiennent des brevets ne s'y intéressent pas assez pour les maintenir en vigueur, nous ne devrions pas en prolonger l'existence. Je voudrais que le présent cas serve d'avis à ceux dont les brevets sont expirés, afin qu'ils sachent qu'ils ne seront pas renouvelés par la Chambre.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. OLIVER: C'est placer la Chambre dans une situation bien curieuse; nous sommes à renouveler un brevet et personne dans la Chambre ne connait l'objet de ce brevet. Je ne désire pas m'opposer à ce bill, mais il me semble que la Chambre devrait avoir des détails. Sur un bill qui concerne l'acétylène on devrait nous éclairer davantage.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU BREVET DE MAURICE DELVIGNE.

La Chambre passe à la discussion en comité général, sur le projet de loi (bill n° 208), présenté par M. Barker, concernant un brevet de Maurice Delvigne.

M. OLIVER: Ce bill concernant également un brevet et son promoteur étant présent, il conviendrait que nous ayons des explications.

M. BARKER: Ce bill est au bénéfice d'un Belge, qui a inventé un explosif et qui s'est adressé à quelqu'un au Canada pour se faire accorder un brevet. Ne connaissant pas notre législation,—je ne prétends pas que ce soit une excuse valable, —il n'a pas cru qu'il fût important de le renouveler et laissa les délais expirer.

Aussitôt qu'il connut la vraie situation, il offrit immédiatement de payer. Le brevet ne fut accordé qu'il y a trois ans, et le bill n'accorde de privilège qu'à ceux qui ont commencé la fabrication durant cette période, de sorte qu'il ne peut être causé aucun préjudice à qui que ce soit.

Le breveté acquitte toutes les obligations qu'il eut eue à exécuter s'il avait su ce que la loi exigeait de lui. Le bill a été adopté par le Sénat, qui a cru que c'était un bon bill. Il a aussi été adopté par notre comité et même en acceptant les principes posés par l'honorable député (M. Carvell), je ne crois pas qu'il existe de cas plus digne du renouvellement que celui-ci. Ce Belge ne savait pas qu'il courait un risque quelconque; il croyait son brevet existant et offrit de payer le renouvellement aussitôt qu'il connût que c'était nécessaire. Dans le bill il se trouve une clause très explicite par laquelle tous ceux qui auraient commencé à fabriquer sont protégés et pourront continuer leur fabrication.

M. CARVELL: Mon honorable ami a-t-il dit que le brevet n'avait que trois ans d'existence?

M. BARKER: Il a été accordé en 1910.

M. CARVELL: Le breveté était-il obligé de fabriquer par l'article 38 de la loi?

M. BARKER: Je crois qu'il en est ainsi. Il n'a pas commencé durant les trois ans, mais il ignorait l'obligation de le faire.

M. CARVELL: Ce bill sera, sans doute, adopté, mais il sert à illustrer les remarques que j'ai faites. S'il existe une disposition qui soit connue de tous ceux qui ont pris des brevets au Canada, soit pour eux soit pour d'autres, c'est celle qui oblige le porteur à commencer à fabriquer dans un délai de deux ans, sous peine de tomber sous le coup de l'article 44 de la loi. Je ne veux rien dire de désobligeant à l'égard du Belge de mon honorable ami, mais il ne peut exister d'homme assez simple pour demander un brevet au Canada par l'entremise d'un solliciteur et ignorer qu'il soit dans l'obligation de commencer à fabriquer dans un délai de deux ans. Ce n'est pas possible; cependant, cet homme vient plaider ignorance. Cela ne fait qu'illustrer ce que je disais tantôt et que tels gens devraient pas être soumis à la tentation d'agir ainsi. S'il est juste de renouveler ces brevets et de leur permettre d'échapper à la loi, faisons-le d'une façon plus discrète; abandonnons la question au ministère de l'Agriculture, au commisssaire des brevets, à quelque commission, à quelque corporation publique, qui se chargera de ces questions et les traitera à leur mérite respectif en se chargeant de faire renaître les privilèges lorsqu'il y aura lieu; mais ne laissons pas tous ces gens venir devant le Parlement dire publiquement ce qu'il doit leur répugner sans doute de dire ou de faire dire par quelqu'un.

M. BARKER: Je partage l'opinion de l'honorable député (M. Carvell) qu'il vaudrait mieux remédier à cet état de choses,

parce que, ainsi qu'il l'avoue, le cas présent est tout aussi bon que tout autre qui soit venu devant le Parlement. Mais la loi n'existe pas encore. Cet homme est un étranger, un Belge, il avait chargé quelqu'un d'agir en son nom ici, et il ne croyait pas risquer quoi que ce soit. Du moment où il apprit dans quelle situation il se trouvait il se présenta de suite devant cette Chambre. Le brevet fut accordé primitivement en 1910. Sous l'empire de la loi actuelle, s'il est possible de trouver une excuse raisonnable, nous avons en ce moment l'un de ces cas.

M. OLIVER: Je ne veux pas m'opposer à l'adoption de ce bill, parce que, ainsi que le dit l'honorable ministre, le cas actuel est aussi bon que tout autre qui a été accueilli favorablement par le Parlement. Mais le principe est absolument mauvais. Mon avis, toutefois, est que ce n'est pas tant un changement dans la loi qu'il faille établir qu'un changement dans l'administration. Ces bills sont des bills privés, il est vrai, et ça n'a jamais été la coutume du Gouvernement d'assumer la responsabilité des bills privés. C'est là un principe sain, dans la plupart des cas; mais lorsque au cours d'une session on a recours à tout propos et sans cesse, à la législation privée pour éluder la loi, je crois que le temps est venu pour le Gouvernement, ou bien de faire mettre dans la loi les dispositions nécessaires, ou d'assumer la responsabilité de la législation privée de cette nature.

J'attire sur cela l'attention du Gouvernement avec tout le respect voulu et n'ayant aucunement pour but de chercher à le trouver en défaut, mais je crois que l'état de choses que cette session a révélé en ce qui concerne le renouvellement des patentes appelle une action prompte de la part du Gouvernement et l'expression définitive de sa politique en ce qui concerne la loi de brevets.

L'hon. M. ROGERS: (ministre des Travaux publics) J'admets ce que dit là mon honorable ami (M. Oliver) et si la session ne tirait pas à sa fin, je déclarerais sans hésitation mon intention de présenter immédiatement une loi de nature à répondre à ces désiderata.

Mais dans l'intervalle, ce serait agir sagement de la part de ceux qui ont des brevets de consulter leurs avocats, et si ces derniers continuent à être négligents dans l'avenir comme ils l'ont évidemment été dans le passé, je n'hésite pas à dire que le Gouvernement remédiera à cela par voie de législation dès la prochaine session.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

M. BARKER.

RENVOI DE DEUX PROJETS DE LOI.

Sur motion de M. Lancaster, l'amendement du Sénat au bill n° 99, déposé par M. Guilbault, concernant la compagnie de chemin de fer Nord-Canadien de Québec, est renvoyé au comité des chemins de fer, des canaux et lignes télégraphiques.

Sur motion de M. Fripp, l'amendement fait par le Sénat au bill n° 183, déposé par M. Fripp, concernant la ville d'Ottawa, est renvoyé au comité des bills privés.

2e LECTURE

De trois projets de loi:

Bill (n° 228) pour incorporer la Pointe-aux-Trembles Railway Co.—M. Baker.

Bill (n° 230) concernant certains brevets à Otto R. Barnett—M. Kyte.

Bill (n° 233) pour faire droit à Frank Meek—M. Pardee.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Milice active—Allocations, $120,000.

M. OLIVER: Lors de l'étude de cet item, à six heures, j'étais désireux d'en venir avec l'honorable ministre à une entente sur la manière suivie par le département pour l'entretien des armes et des uniformes des escadrons ruraux. Je crois savoir que le ministère a l'intention d'établir des corps militaires à cheval dans l'Ouest, c'est-à-dire que, à mesure que la population agricole s'établiera et prospérera, on espère que les jeunes gens trouveront dans l'art militaire une intéressante distraction, et que, pour parler franchement, la jeunesse de l'Ouest deviendra une grande force pour notre milice, surtout en ce qui concerne les troupes à cheval. C'est pourquoi le ministère, dans les arrangements auxquels il procède, devra tenir compte de la situation dans les campagnes. Une des grandes difficultés que l'on rencontre dans les centres ruraux, c'est l'entretien des armes et des équipements. Qu'est-ce que le Gouvernement entend faire à ce sujet dans les centres ruraux?

M. HUGHES (ministre de la Milice): Notre politique est d'accorder $100 à tout escadron pour l'entretien des armes. L'officier ou quelqu'un de l'escadron voit lui-même à cela. Il fournit d'habitude la maison, quelquefois une chambre quelque part dans la maison, ou une salle. Notre idée est de construire un bâtiment dans toute ville de certaine importance où il y a un corps militaire. J'ai fait le calcul de la dépense qu'aurait eu à effectuer le ministère des Travaux publics pour l'installation de ces arsenaux dans les édifices publics. J'en suis arrivé à la conclusion que nous pouvons construire un petit édifice convenable dans ces villes à meilleur marché que

le coût de l'installation d'un arsenal dans un édifice public, parce que les arsenaux dans les édifices publics sont mieux finis que ceux que nous pouvons construire. Il nous faudra bien des années avant de réussir partout parce que nous avons huit ou neuf cents de ces unités dans tout le pays. C'est pourquoi nous serons longtemps encore à loyer. Là où nous ne louons pas, nous accordons $100, ce qui suffit à dédommager un homme compétent. Par exemple, Wetaskiwin est une grande ville. L'officier, là, n'ayant pas voulu se charger de la chose, nous avons loué une salle. Le loyer est un peu plus élevé que l'allocation. Nous nous servons de l'édifice, le soir, pour exercer les hommes et obtenons de cette façon un autre avantage.

M. OLIVER: Mon expérience est que l'allocation est dans la plupart des cas insuffisante pour le loyer d'une bâtisse propre à l'entretien des armes et des effets d'équipement d'un bataillon de cavalerie.

M. HUGHES: Pour le harnachement, oui.

M. OLIVER: La nécessité d'avoir une bonne salle à l'épreuve de l'eau et spacieuse pour la garde du harnachement n'est pas reconnue dans le montant disponible en vertu de cet arrangement. Je désire insister de toutes mes forces auprès du ministre sur l'absolue nécessité de donner soit une allocation considérable ou de faire des arrangements plus complets que ceux qui ont prévalu surtout à ce qui concerne les corps à cheval.

Quoique $100 suffiraient s'il s'agissait des armes et des équipements d'un corps d'infanterie, il n'en serait pas de même lorsqu'il s'agirait d'un corps à cheval. Il y a aussi un autre point qui, je n'en doute pas, a dû frapper mon honorable ami. Le harnachement nécessaire pour la milice pourrait sans doute être utilisé dans la vie civile si on n'en prend pas un soin particulier, attendu que les armes et les équipements de l'infanterie ne peuvent servir que pendant le service. A moins que l'harnachement soit convenablement contrôlé, il est susceptible de manques ou de paraître très mal.

Bien que l'allocation de loyer dont parle le ministre puisse suffire pour payer un local ou garder les armes et les équipements d'un corps d'infanterie, elle ne pourrait suffire pour payer le loyer d'une maison convenable pour conserver les effets qui servent à un escadron. Je présume que c'est sur l'Ouest que mon honorable ami a les yeux pour la formation de ses corps militaires à cheval. C'est probablement les jeunes gens de cette partie-là du pays qui aimeraient surtout à s'enrôler de cette façon. Mais si ces corps de milice rencontrent dès le début des obstacles, dépenses ou autres, le découragement s'en suivrait, car ils sont très aptes à ne pas prendre dans ces choses l'intérêt que nous voudrions les voir prendre. Je prie le ministre d'accorder un minimum plus considérable à ces compagnies à cheval, reconnaissant ainsi la valeur et l'importance de leurs armes et équipements et d'établir des des dispositions pouvant s'adopter à toutes les circonstances.

Parce que, d'un côté, si dans un très petit village il est possible d'obtenir une bâtisse à petit loyer, il faut s'attendre, s'il s'agit d'une ville prospère, à payer pour les facilités qu'elle offre. Cela coûte de l'argent et on ne peut l'obtenir sans argent. J'ai eu beaucoup de difficulté à convaincre l'ancien ministre de la Milice à ce sujet; j'espère être plus heureux cette fois-ci.

M. HUGHES: Nous travaillons absolument dans le sens de ce que désire l'honorable membre.

Dans la plupart des cas, partout où une demande est faite approuvée par les officiers, nous augmentons l'allocation à $125, $150 et ainsi de suite. Je puis dire que la valeur des uniformes et de l'équipement d'un régiment de cavalerie coûte $36,000 et, au point de vue économique, il est avantageux d'en avoir soin.

M. CARVELL: Dois-je comprendre que le capitaine d'une compagnie d'infanterie reçoit pour l'entretien des armes de sa compagnie autant que l'officier commandant d'une troupe de cavalerie?

M. HUGHES: Non, l'allocation pour l'infanterie est moins élevée.

M. CARVELL: C'est ce que je pensais, mais l'honorable député d'Edmonton a paru croire que la somme était la même.

M. HUGHES: L'infanterie reçoit $80 et l'artillerie et la cavalerie plus. Nous donnons plus à cause de la valeur plus élevée et du volume plus considérable du matériel et aussi parce qu'il est plus nécessaire d'en avoir soin.

M. CARVELL: Je suppose que l'honorable ministre va mettre son intention en pratique—on peut admettre cela comme certain. . .

M. GRAHAM: Non, il est ouvert à la conviction.

M. HUGHES: Certainement.

M. CARVELL: L'honorable ministre dit qu'il va établir des locaux militaires dans tout le pays—neuf cents ou mille.

M. HUGHES: Non; mes honorables successeurs feront cela; je ne serai pas ici assez longtemps pour cela.

M. CARVELL: Je crois que j'ai l'honneur d'avoir eu dans mon comté la première salle d'armes établie au pays. L'honorable ministre croit-il qu'il obtiendra de

meilleurs résultats de toutes ces petites bâtisses que des grandes combinaisons? S'il veut avoir une bâtisse assez grande pour servir aux exercices, il peut s'attendre à dépenser des milliers de dollars. Il ne peut avoir des architectes et des dessinateurs qui se chargent de construire des petites bâtisses exprès pour lui à bon marché.

M. HENDERSON: Ils pourraient le faire, mais ils ne voudront pas.

M. CARVELL: Non, cela ne peut se faire avec les fonctionnaires du Gouvernement. Ils feront les plans d'édifices très dispendieux et il faudra que le ministre les construise. S'il veut construire un édifice de certaines dimensions, il tombera dans les cinq chiffres au moins et une fois construits ces édifices nécessiteront gardien, chauffage, etc. Mais dans les édifices combinés, un personnel, un gardien, une seule dépense de chauffage et d'éclairage serviront pour tout. Une petite bâtisse flattera peut-être la vanité de mon honorable ami, mais ce ne sera pas une économie pour les contribuables du Canada.

M. HUGHES: Je n'ai pas l'intention de me quereller sur le parquet de la Chambre, mais mes ingénieurs ont étudié la question. Jusqu'ici nous avons été très économes; je ne sais pas ce qui peut arriver dans dix ou douze ans. Chaque fois qu'il a été question de construire ces édifices et arsenaux combinés—qui, je regrette de le dire, ne servent jamais aux fins des exercices, mais à fumer, à jouer aux cartes, à passer la soirée et non dans l'intérêt de la milice—quand nous sommes enquis du coût de la chose, les architectes des Travaux publics nous ont donné des chiffres, et nous en sommes arrivés à la conclusion avec l'excès d'argent nécessaire à la construction des édifices combinés, nous pouvons construire un local commode, et où n'importe quelle compagnie militaire du Canada peut faire l'exercice; dans le fait, nous voyons cela tous les jours.

Si l'honorable député veut bien venir au ministère, les ingénieurs lui montreront les plans et, au besoin, les bâtiments.

M. CARVELL: Quel est le coût de ces bâtiments?

M. HUGHES: $6,000, $7,000 et $8,000, et le bâtiment pour un bataillon, $16,000. Dans ce bâtiment il y a des tirs à la carabine; bref, tout est complet.

M. HENDERSON: Sont-ce des bâtiments en bois?

M. HUGHES: Non, ils sont en brique.

M. OLIVER: De quelles dimensions?

M. HUGHES: 50 pieds sur 85, et 60 sur 85, puis il y en a un de 85 pieds sur 106, dont le coût sera de $30,000, avec salles d'armes et tout le reste: c'est un tiers de l'ancien coût.

M. OLIVER: La réponse du ministre à ma pressante demande est fort peu précise. Le ministre pourrait-il me dire ce qu'il entend faire pour la salle d'armes de l'escadron de Morinville?

M. HUGHES: Je l'ignore, je sais où se trouve Morinville; j'y suis allé plusieurs fois.

M. OLIVER: Je croyais que le ministre pouvait donner ce renseignement à pied levé.

M. HUGHES: Mon prédécesseur avait commencé à y construire une salle d'armes, non pas une salle d'exercice.

Ce bâtiment a coûté bien des milliers de dollars. Ainsi, à Niagara-Falls, on a dépensé $50,000 ou $60,000 pour un bâtiment que nous aurions pu construire pour $10,000. A Port-Arthur, la salle d'exercice a coûté $200,000 et nous en construisons une pour $60,000.

M. OLIVER: Au voisinage d'Edmonton, il y a certains escadrons de carabiniers à cheval. A Morinville, l'escadron avait une salle d'armes; il n'en a pas à Fort-Saskatchewan. Quelle allocation cet escadron reçoit-il pour la garde des grands équipements?

M. HUGHES: Cent dollars, outre le coût du combustible, etc.

M. OLIVER: Bien loin que le Gouvernement paie les frais de magasinage et le salaire du garde-magasin, ce sont les soldats ou les officiers qui acquittent partie de ces frais.

M. HUGHES: En effet; je sais qu'en certains endroits on a payé des milliers de dollars.

M. OLIVER: Voilà qui est condamnable; quel que soit le gouvernement au pouvoir. Il ne faut pas s'attendre à ce que ces militaires, après avoir sacrifié leur temps, s'imposent encore pareils sacrifices pécuniaires pour le magasinage d'équipements appartenant à l'Etat et qu'il est tenu de leur fournir.

M. HUGHES: Dans les grandes villes de l'Ouest surtout, il est bien difficile d'obtenir un bâtiment à aussi bon marché que dans une petite ville. Nous faisons l'impossible pour être utiles aux militaires dans chaque localité.

M. OLIVER: Dans les petites villes de l'Est canadien qui ne progressent pas rapidement, il est facile d'obtenir pour un modique loyer un petit bâtiment répondant aux besoins; mais dans l'Ouest, où tout bâtiment qui ne laisse pas pénétrer la pluie a son prix, il est plus difficile

d'obtenir pareils logements et on ne doit pas s'attendre à ce que les militaires eux-mêmes paient ces frais d'installation. J'espère que le système dont le ministre nous a donné un aperçu bien que peu précis, sera mis à exécution. Il faut nécessairement tenter quelque effort en ce sens, si l'on veut que la milice progresse.

M. GRAHAM: Il est préférable d'adopter le système qui consiste à fournir aux miliciens un plus grand nombre de petits bâtiments. Ce système aboutira à des résultats pratiques que ne sauraient produire de plus fortes dépenses, tout en fournissant les installations voulues à un plus grand nombre d'escadrons. Puis-je demander au ministre quelles sont les dimensions du bâtiment dont il veut doter Renfrew?

M. HUGHES: Je voulais doter Renfrew d'un bâtiment de 85 pieds sur 185; or, je vois par le budget supplémentaire que ce crédit n'y figure pas; mais j'espère qu'il figurera dans le prochain budget supplémentaire et s'il n'y est pas, je puis en construire un, presque aussi spacieux, sur le crédit général. Je serais heureux de le faire, pour obliger l'honorable député.

M. GRAHAM: C'est parfait. L'autre question intéresse personnellement le ministre. C'est au bénéfice de tout le Canada que je demande ce renseignement, bien que j'espère sincèrement que le ministre n'adoptera la ligne de conduite qu'il se propose de suivre que lorsqu'il aura érigé ce bâtiment à Renfrew; car le ministre de la Milice m'inspire plus de confiance que tout autre de ses collègues.

Il a laissé entendre que ces édifices seraient construits par ses successeurs. Est-ce une confirmation de la rumeur qui désigne mon honorable ami comme devant être à la tête d'un autre département?

M. HUGHES: Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'il faudra au moins vingt-cinq ans pour construire tous ces édifices et je pense que si je reste vingt ans ici, je serai mûr pour la retraite.

M. GRAHAM: Je ne crois pas cela, pas pour la retraite.

M. MARCIL: Voyant que nous allons adopter un programme progressif et coûteux pour notre milice, je voudrais avoir quelques renseignements sur les méthodes employées pour former des régiments de milice. Je trouve remarquable que dans des circonscriptions comme Gaspé et Bonaventure qui ont une étendue de 10,000 milles, nous n'ayons pas un seul volontaire. On n'a jamais dépensé un dollar pour la milice dans ces comtés. J'ai consulté la liste de la milice et j'ai vu que ces deux circonscriptions étaient comprises dans ce qu'on appelle la cinquième division territoriale de la province de Québec qui comprend une vaste étendue de vingt-trois circonscriptions, depuis Gaspé jusqu'à Richmond-et-Wolfe. Je sais que Richmond-et-Wolfe, Compton, Beauce, les régions voisines de Québec, ont quelques corps de volontaires. Je pense qu'elles s'étendent jusqu'à Rimouski. En dehors de cela il n'y a absolument aucune organisation. Laisse-t-on entièrement à l'initiative personnelle des citoyens l'organisation de ces corps, ou y a-t-il un officier du département chargé de visiter chaque région et de faire en sorte qu'elle ait une certaine organisation, un corps de cadets ou une batterie d'artillerie, un escadron de cavalerie, un régiment d'infanterie ou une organisation quelconque. Le département opère-t-il suivant un principe? Nous avons dans ces circonscriptions les meilleures recrues pour la milice, des Ecossais, des Irlandais, des Anglais et des Canadiens, mais il semble que rien n'ait été tenté pour y former des corps de milice.

M. HUGHES: J'aime à voir que mon honorable ami s'intéresse à cette question. S'il veut descendre au camp de Lévis dans une semaine ou deux, je serai heureux de lui montrer quelques hommes de Bonaventure dans le 89e régiment.

M. MARCIL: Comment arrivent-ils là en s'engageant dans les régiments d'autres comtés?

M. HUGHES: Le 89e de Rimouski.

M. MARCIL: Ne serait-il pas possible de les recruter là-bas?

M. HUGHES: Vous remarquerez qu'une des compagnies est recrutée à Matapédia.

M. MARCIL: C'est seulement sur la limite du district.

M. HUGHES: Je serais heureux que l'honorable député veuille s'intéresser personnellement à cette question dans son comté. Ce sont des hommes comme lui que nous voulons voir à la tête des corps, les meilleurs hommes du pays.

Il n'y a pas d'officier recruteur, surtout pour les régiments de milice qui sont formés spontanément par le peuple et il y a maintenant dans le comté de mon honorable ami le major Paquet, de Québec, à la direction des cadets de ce district et je pense qu'il y a déjà quinze mille cadets organisés dans la région de Québec, y compris le comté représenté par mon honorable ami de Bonaventure. S'il veut être assez bon pour prendre l'affaire en main et choisir les différents officiers, je lui demanderai de choisir ce qu'il y a de mieux dans le comté, sans tenir compte de la politique ou des races et je suis sûr que les officiers du département seront trop heureux de voir un régiment établi dans ces comtés.

M. MARCIL: L'initiative est-elle laissée à la population de la région. L'adoption d'un service particulier est-elle laissée aussi à la population?

M. HUGHES: Dans un district rural, l'infanterie est préférable.

M. MARCIL: Pour le corps des cadets, je sais qu'il y a une compagnie à New-Carlisle. Le camp de Lévis est si loin de ma circonscription que les hommes ne peuvent y aller que tous les deux ans. Il devrait y avoir un officier recruteur ou un officier organisateur dans cette région. Pourquoi le ministre n'enverrait-il pas un de ses officiers pour signaler les avantages du service.

M. HUGHES: Je serai enchanté de demander au colonel Landry de s'y rendre.

M. GERMAN: Je voudrais attirer l'attention du ministre sur la nécessité d'établir un arsenal dans la ville de Welland. Il y a quelques années, le département des Chemins de fer et des Canaux a consenti à céder au département de la Milice un lot de terre de la couronne sur le canal pour y élever un arsenal à Welland. Nous avons là un escadron de dragons sous le major Sharp et une compagnie du 44e bataillon. Les colonels Raymond et Cohoe et le major Rose sont en faveur d'avoir un arsenal. Au moment où un arsenal a d'abord été conseillé pour Welland, on en demandait un aussi pour Niagara-Falls et le prédécesseur du ministre a dit qu'il ne pensait pas qu'on devait en avoir deux. Je lui ai déclaré que celui de Niagara-Falls était plus important et en conséquence c'est là où on l'a construit. La ville la plus importante qui vient ensuite est Welland. Il y a là un excellent emplacement et les officiers dont j'ai cité les noms sont parfaitement d'accord sur ce point et je suis sûr qu'ils en ont parlé à mon honorable ami.

J'appuie leur demande aussi chaleureusement que possible. Cet arsenal serait peu coûteux. L'emplacement est très bien choisi et ce bâtiment rendrait de grands services à la milice. J'espère que le ministre accueillera cette demande favorablement et se décidera à agir promptement.

M. HUGHES: L'honorable député m'a déjà parlé de cette affaire, ainsi que les officiers qu'il vient de mentionner et qui sont tous des officiers très capables. Il y aura un crédit à cet effet dans le budget de l'an prochain. Je devais demander une certaine somme cette année pour un petit arsenal, mais j'ai été informé que la ville de Welland fait de rapides progrès et aurait besoin d'un édifice plus considérable. L'affaire est donc remise à l'an prochain.

M. HUGHES (Victoria).

M. DOUGLAS: Le ministre peut-il me fournir quelques renseignements concernant l'arsenal de Yorkton (Saskatchewan)? Il y a deux ou trois ans, le commandant du régiment de Yorkton a fait le sacrifice de convertir l'ancienne salle d'immigration en arsenal. Cela lui a coûté 700 à 800 dollars, que le Gouvernement ne lui a jamais remboursés.

M. HUGHES: Il n'a certainement jamais présenté son compte, à mon prédécesseur ni à moi.

M. DOUGLAS: Il l'a peut-être envoyé au département des Travaux publics, car je sais que depuis plusieurs années il travaille à se faire remettre cet argent.

M. HUGHES: Dites-lui de m'envoyer son compte.

M. DOUGLAS: Que fait-on au sujet d'un arsenal à Wetaskiwin?

M. HUGHES: Il y a un escadron à cet endroit et nous y avons loué une salle. Nous payons très cher, deux ou trois cents dollars, sans compter le chauffage, pour une salle dans laquelle seront conservés les harnais. Je considère que le département se montre très libéral.

M. DOUGLAS: Le ministre a-t-il l'intention d'y faire construire un arsenal ou une salle d'exercice?

M. HUGHES: Certainement. Dans toutes les questions de cette nature, la règle du département est de demander aux autorités locales de fournir l'emplacement. Nous avons maintenant à notre disposition deux ou trois cents terrains, en plus de ceux que nous pouvons utiliser immédiatement. Je ne crois pas cependant que nous ayons un terrain à Wetaskiwin. Si mon honorable ami voyait à nous en faire obtenir un, cela pourrait avoir pour effet de hâter la construction d'un arsenal.

M. DOUGLAS: Mon adversaire qui distribue les faveurs ministérielles dans le comté, a promis aux électeurs de Wetaskiwin qu'il y aurait un crédit dans le budget de cette année pour une salle d'exercice.

M. HUGHES: S'il nous procurait le terrain, sa promesse pourrait peut-être se réaliser.

M. LAW: Le ministre a-t-il pris une décision quant aux dimensions et à l'emplacement de l'arsenal de Yarmouth?

M. HUGHES: La ville a-t-elle fourni le terrain?

Les amis de l'honorable député sont venus ici me parler de cette affaire. Je ne me rappelle pas s'ils avaient un terrain particulier en vue, mais je crois qu'il ont promis d'en fournir un.

M. LAW: Je crois qu'un terrain a été acheté, bien que le ministre n'en ait pas encore été averti. Quand cet arsenal sera-t-il construit?

M. HUGHES: Il ne pourra pas l'être cette année.

M. LAW: Quels en seront les dimensions?

M. HUGHES: En temps et lieu, nos ingénieurs d'Halifax iront à Yarmouth examiner les terrains et étudier la question de savoir si la population doit augmenter ou non. C'est surtout le chiffre de la population qui décide des dimensions des ingénieurs.

M. LAW: Yarmouth possède une population d'environ 7,000 âmes qui augmente constamment. Le besoin d'un arsenal assez important se fait vivement sentir dans cette localité.

M. OLIVER: Je crois que la ville d'Edmonton est à peu près dans le même cas et qu'elle a aussi offert un terrain.

M. HUGHES: Edmonton a été la première ville de l'Ouest à offrir tout un carré au département. J'ignore quelle est la valeur de ce terrain, mais je sais que le prix en est très élevé. Aussi, nous construisons à Edmonton un arsenal de $200,000 qui répondra à tous les besoins de la ville.

M. OLIVER: Quand commenceront les travaux?

M. HUGHES: Je crois qu'ils sont déjà commencés.

M. OLIVER: Quelle somme paye actuellement le département pour un local à Edmonton?

M. HUGHES: Nous payons actuellement $1,900 en loyers.

M. OLIVER: Je sais que pendant un certain temps les officiers ont dû payer le loyer de leur poche. J'ai appris l'autre jour par les journaux que certains officiers du 101e régiment avaient donné leur démission. Le ministre a-t-il des renseignements à ce sujet?

M. HUGHES: Je n'en ai pas entendu parler.

Exercices annuels, $1,730,000.

M. CARVELL: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer l'augmentation énorme relevée dans ce crédit, si on le compare avec celui voté il y a deux ans? Il doit y avoir un motif valable. Je n'ai pas eu le temps d'étudier à fond cette question, mais on me dit que l'augmentation représente de $600,000 à $700,000.

M. HUGHES: Nous n'avons pas augmenté les chiffres de l'avant-dernière année.

M. CARVELL: Je puis fournir à mon honorable ami les chiffres donnés dans le rapport du conseil de la milice pour l'exercice terminé le 31 mars 1912. Je ferai le calcul voulu. Je ferai connaître à l'honorable ministre le résultat de mon travail.

M. HUGHES: Je puis dire que l'an dernier, et même l'année précédente, le chiffre des hommes a augmenté d'environ 5,000 et que près d'un millier de chevaux ont pris part aux exercices. Cette année, si on la compare à l'année précédente, on a une augmentation de 9,500 hommes et de 3,528 chevaux dressés.

M. CARVELL: Ce chiffre comprend-il les cadets?

M. HUGHES: Non; nous avons, en outre, 30,000 cadets qui font l'exercice.

M. WILSON (Laval): Parlez-vous des jeunes éclaireurs?

M. HUGHES: Ils ne sont pas organisés par le Gouvernement, ce qui n'empêche pas que ce soit une excellente initiative, tout de même.

M. CARVELL: En 1911-1912, l'honorable ministre avait 45,000 hommes.

M. HUGHES: 44,000. L'an dernier, nous avions 48,140 hommes, non compris les corps urbains. Nous comptions 9,758 chevaux, soit une augmentation de 5,000 hommes et d'environ 1,000 chevaux. Cette année, nous aurons 9,000 hommes de plus que l'an dernier, soit 14,000 hommes de plus que l'année précédente, et 3,500 chevaux de plus que l'année dernière, ou encore environ 4,500 de plus que l'avant-dernière année. L'infanterie, en deux ans, a augmenté en nombre de plus d'un tiers, et cependant l'augmentation de la dépense des exercices annuels est très faible.

M. CARVELL: C'est une augmentation d'environ 60 p. 100. Cela peut être une légère augmentation. Mais je trouve à la page 38 de ce rapport, que le crédit voté représentait $1,169,000 dont $155,000 ne furent pas dépensés, ce qui laissait en vérité $1,000,000. Aujourd'hui, l'honorable ministre demande $1,730,000 et $100,000 dans le budget supplémentaire, ce qui forme un total de $1,800,000. Il a besoin d'environ près $2,000,000 de plus que le montant dépensé il y a deux ans, ce qui ne l'empêche pas de dire que l'augmentation est à peine sensible.

M. HUGHES: Nul corps urbain n'a pris part aux exercices annuels, il y a deux ans. Je pourrais faire observer, en outre, qu'on a porté la solde quotidienne des soldats à un dollar, qu'il y a 16 jours d'exercices pour une grande partie de la troupe, infanterie, cavalerie et artillerie.

Il y a quelques années, une compagnie de 57 hommes coûtait $4,500, en solde, en gratification et en nourriture, au camp. Maintenant le coût s'élève à près de $12,-800, à cause de l'augmentation de la solde. Celle-ci est, en réalité, double de celle qu'on acquittait auparavant. Les soldats ont fait l'exercice 16 jours, l'an dernier. Les corps urbains ont pris part à ces exercices, l'année dernière, ce qu'ils n'avaient pas fait auparavant; ils iront au camp, cette année.

M. CARVELL: Mon honorable ami veut-il donner à entendre que les corps urbains n'ont pas pris part aux exercices, en 1911?

M. HUGHES: Pas au camp.

M. CARVELL: Eh! bien, ils ont reçu beaucoup d'argent, s'ils n'ont pas pris part à ces exercices.

M. HUGHES: Ils ont fait l'exercice, à leurs quartiers généraux, durant 12 jours.

M. CARVELL: Ils ont touché $217,000.

M. HUGHES: Ils resteront en outre, de 4 à 7 jours au camp.

M. CARVELL: Il me semble que si nous ne mettons pas, d'une façon ou d'une autre, de frein à la dépense effectuée pour la milice, personne ne saura dire jusqu'où l'on portera cette dépense. Il est presque scandaleux, dans notre cas, de dépenser, cette année, de $10,000,000 à $11,000,-000 pour la milice dans un pays qui aime la paix comme le fait le Canada et où il n'y a pas plus de danger d'une invasion possible qu'il n'y en a d'un tremblement de terre qui ferait disparaître le Canada de la surface du globe.

M. HUGHES: Il y en a eu un, l'autre nuit.

M. CARVELL: Je ne sais à peine ce qu'il faut dire. Je suis certain qu'on va me prendre à partie, dans certains quartiers, pour avoir eu l'audace de critiquer les crédits de la milice. On peut dire que je manque d'attachement à l'empire et toute la ritournelle, mais je suis prêt à assumer l'entière responsabilité de ce que je dis maintenant. Lorsqu'il s'agit de dépenser $11,000,000 pour notre milice et lorsque nous songeons à la façon dont le présent ministre a augmenté cette milice, nous comprenons que nous devons nous arrêter et penser à ce que tout cela signifie. C'est quelque chose de terrifiant. Lorsque l'honorable ministre a pris la direction de ce département, il y a deux ans, la dépense se chiffrait à environ $7,000,000.

M. HUGHES: A $8,000,000.

M. CARVELL: Que l'honorable ministre me pardonne; il constatera si ce rapport fait la moindre mention de tout cela. Je trouve ici que la dépense totale, pour 1911-1912, a été de $7,579,000. Une partie n'a pas été dépensée, ce qui ramène la dépense à $7,000,000. L'honorable ministre a obtenu, dans deux ans—en vérité, dans une seule année, puisqu'il a pris les crédits de l'exercice précédent, pour l'année dernière—environ $10,500,000, ce qui représente une augmentation de $3,000,000, pour un an, et il va ajouter un demi-million à cette somme dans le budget supplémentaire.

Pour une seule année, l'augmentation est de trois à quatre millions. Qu'est-ce à dire. Le ministre entend-il nous doter d'une armée permanente de 100,000 hommes? Est-ce là ce qu'il veut? Pense-t-il que les gens y tiennent? Je n'ai jamais entendu personne dire que nous pourrions nous voir obligés de diriger notre milice contre un ennemi quelconque, si ce n'est le représentant de Brantford (M. Cockshutt), qui disait l'autre soir qu'en cas de guerre entre les Etats-Unis et le Japon, il faudrait peut-être faire surveiller la frontière canadienne pour empêcher nos cultivateurs d'exporter quelques milliers de boisseaux de blé aux Etats-Unis et de les y vendre à un prix aussi rémunérateur que possible.

Si cet argent était destiné à ceux qui consacrent leur temps et mettent leurs facultés au service de la milice, je ne trouverais pas autant à redire à la dépense; mais d'un total de $10,000,000 à $11,000,000, les soldats toucheront moins de $2,000,000. Dans son excessive prodigalité, mon honorable ami ne trouve que environ $1,830,000 à donner aux soldats. Que fait-il du reste? Il devrait bien consacrer une demi-heure à nous donner des explications là-dessus: ce serait intéressant. Voici un gaspillage—non, une dépense de huit millions et demi dont le personnel profitera, les soldats exceptés, quand ce sont ces derniers qui devraient en bénéficier. La somme de $1,800,000 devrait suffire à tout.

Reportez-vous à la page 35 du rapport, et vous aurez une idée de l'emploi que l'on fait de l'argent. Je constate qu'en 1911-1912 on a dépensé $243,000 en caissons de pièces de 18 et payé $366,000 au ministère de la Guerre (War-Office) pour des pièces de 13 et de 18. Détail intéressant, l'inspection des armes de main et des fourreaux a coûté $20,000. Il faut qu'il y ait une multitude de fonctionnaires qui gagnent leurs appointements à ne rien faire pour qu'on gaspille ainsi $20,000 à faire examiner 13,000 fusils et 20,000 fourreaux.

Hier, le ministre des Chemins de fer annonçait qu'il allait faire enlever les rails d'un tronçon de chemin de fer du Nouveau-Brunswick sous prétexte que les recettes ne couvrent point les frais d'exploitation. Il va donc priver les gens d'une voie ferrée dont ils jouissent depuis

quarante ans, et cela parce qu'il en coûterait une bagatelle pour en poursuivre l'exploitation.

Mais il s'agit ici de jeter $10,000,000 à l'eau, de consacrer $20,000 à l'inspection de quelques fusils. Si cela est de nature à satisfaire l'ambition du ministre de la Milice, c'est aussi, aux yeux du pays, un état de choses des plus graves. Le ministre et nombre de ses amis, je le sais, ne manqueront pas de m'accabler de reproches; ils me feront passer pour le Canadien le plus dépourvu de loyalisme. Mais c'est bien à dessein que je fais ces quelques observations, et j'espère que le sentiment populaire se manifestera avec assez de puissance pour faire cesser ces absurdités-là.

Si l'on a $10,000,000 à consacrer à la milice, ce qui porte la dépense à trois millions et demi de plus que l'an dernier, il existe cent autres manières différentes d'employer cet argent de façon plus profitable pour la population du Canada. De tous côtés on réclame la mise en valeur des ressources du pays et l'amélioration des voies de notre commerce, mais il semble que le ministre de la Milice n'ait d'autre souci que de créer au Canada—pour je ne sais quelle raison, si ce n'est pour sa propre glorification—une grande armée de terre et un puissant parti de la guerre.

M. HUGHES: Nul ne met en doute le patriotisme de l'honorable député; pour ma part, je m'en garde. C'est simplement sa sortie annuelle qu'il fait contre la milice. Il était toujours d'une docilité parfaite lorsque ses amis politiques exerçaient le pouvoir; il lui arrivait bien de temps à autre de donner un coup de patte aux hommes à sabre et à panache, mais il s'empressait de rentrer ses griffes. Qu'il reprenne la parole sur les choses de la milice, c'est ce qui m'enchante. Je lui dirai cependant que ce n'est pas moi qui fais cette dépense: c'est le peuple qui la réclame. Je tiens à lui apprendre que nous nous bornons à faire faire l'exercice. . .

M. CARVELL: Il en coûte 10 ou 15 p. 100 de plus qu'il y a dix ans, alors que la dépense n'excédait pas deux millions et demi.

M. HUGHES: Les choses d'il y a dix ans ne me regardent pas; je m'occupe du présent. Cette année, nous exerçons environ 56,000 hommes et dressons 13,000 chevaux. Que mon honorable ami souffre que je lui fasse observer que le nombre de ceux qui réclament le droit de se préparer par l'exercice militaire à la défense de leur pays s'est accru d'environ 70,000. Ce sont les gens qui demandent cette dépense et non pas le ministre de la Milice.

Ils veulent se préparer à défendre leurs foyers et leur pays, et tant que je dirigerai le ministère de la Milice, je m'emploierai de mon mieux à leur fournir les moyens de faire l'exercice tout en restreignant autant que possible le chiffre de la dépense. Tous les citoyens du Canada ont le droit de se préparer par l'exercice à la défense du territoire, et je ne suis pas homme à répondre par un refus à ceux qui réclament l'exercice de ce droit.

Tant que le service militaire sera volontaire, les gens devront en solder les frais, s'il était obligatoire, il entraînerait une moindre dépense; mais, qu'il soit volontaire ou obligatoire, il faut toujours fournir des armes et acheter des canons. Etant un vieil artilleur, mon honorable ami (M. Carvell) sait ce que coûte une batterie d'artillerie; la dépense que l'on fait de ce chef contribue dans une large mesure à l'édification de la nation. Cherchez dans le monde entier et indiquez-moi une nation qui n'anime pas l'esprit militaire: je vous prouverai que cette nation appartient à une race poltronne et dégénérée.

Qu'on me montre une partie du globe où les gens négligent la défense de leurs foyers pour faire des gains illicites dans la construction de quais et dans des travaux de dragage et de chemins de fer, et je vous montrerai une race dégénérée.

M. GRAHAM: Vous devrez vous rétracter lorsque vous serez au ministère des Chemins de fer.

M. HUGHES: Je n'irai pas au ministère des Chemins de fer. Ce ministère est présidé par un homme de grand talent, de belle apparence et de brillantes aptitudes.

M. MACLEAN (Halifax): On dit qu'il s'en va et que vous le remplacez.

M. HUGHES: Pas du tout. Nous avons près de 60,000 volontaires et nous avons exercé cette année, au Canada, 35,000 cadets avec la modique somme de $10,000,000.

M. VERVILLE: La modique somme!

M. HUGHES: L'honorable député (M. Carvell) dit que $2,000,000 seulement arrivent jusqu'aux soldats. A-t-il jamais fait le calcul? Je puis lui dire quelles dépenses ont été faites dans son comté dans les dernières années, et ces dépenses s'élèvent à un gros chiffre. Je suis bien aise de voir que le député de Bonaventure (M. Marcil) s'intéresse à la milice. Il se plaint d'ordinaire que son comté n'obtient rien et je regrette de dire qu'il ne se dépense pas beaucoup d'argent dans son comté pour la milice, bien qu'une grande partie des deniers péniblement amassés par la population canadienne soit répandue sur les rives du Saint-Laurent, dans les Provinces maritimes, dans l'Ontario et dans l'Ouest. Et je me demande si ces dépenses ont beaucoup contribué à la virilité de la nation.

mais je sais que les fonds qui servent à l'instruction militaire nous procurent une meilleure classe d'hommes que nous n'en aurions sans cela. Je n'ai pas à me justifier parce que je désire avoir 100,000 hommes exercés au métier des armes et parce que je me rends au désir de la population. Je ne m'excuserai pas lorsque je pourrai engager mes collègues au cœur dur à dépenser les fonds publics pour des fins militaires.

M. GRAHAM: Ils sont parcimonieux.

M. HUGHES: Oui, ils le sont. Lorsque 70,000 hommes élèvent la voix et exigent qu'on leur donne l'instruction militaire, il est dur d'être obligé de leur dire que nous n'avons pas d'argent pour cela, mais je suis bien aise de déclarer que plusieurs d'entre eux se sont organisés et s'exercent cette année sans avoir d'argent.

M. MACLEAN (Halifax): Les femmes s'intéressent-elles à ce mouvement?

M. HUGHES: Je suis content que l'honorable député m'ait posé la question. A mon entrée au ministère, j'ai constaté que les braves femmes du Canada étaient hostiles à l'organisation militaire, et à juste titre dans une grande mesure; j'ai constaté qu'elles refusaient de permettre à leurs fils d'aller au camp, mais je dois dire à mon honorable ami que les braves femmes de ce pays approuvent aujourd'hui la milice et qu'elles la favorisent de toutes les manières.

M. PROULX: Le ministre a-t-il fermé les cantines?

M. HUGHES: Depuis que je suis ministre de la Milice, il n'y a pas eu de cantines à fermer.

Je voudrais que l'honorable député fût assez bon de blâmer la population canadienne, et de ne pas blâmer le ministre de la Milice. Je lui ferai observer que, lors de la confédération, il a été entendu que le dixième du revenu annuel du Canada servirait à l'entretien de la milice, et j'ajouterai que mes dépenses sont loin de représenter le dixième du revenu du pays. Voilà ce qui avait été convenu avec le gouvernement impérial lors de la confédération, et il s'en faut de deux à trois millions de dollars que j'atteigne cette somme.

M. OLIVER: Vous vous rattrapez rapidement.

M. HUGHES: Je me propose de me rattraper rapidement et de venir en aide à la population canadienne qui exige qu'on la mette en état de défendre ses foyers. Ce n'est pas moi qui lui donne ce conseil. Des milliers de gens viennent réclamer ce droit. Je ne sais pas encore pourquoi on le leur refuserait. Je suis certain que mon honorable ami préfère payer la somme insignifiante dont on a besoin pour exercer ces gens que de la gaspiller pour des travaux de dragage inutiles et pour la construction de quais qu'aucun bateau n'accostera.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre parlait tantôt d'un "système obligatoire". Lorsque nous avons voté un sixième du budget, quelqu'un lui a demandé qu'elle était son opinion. Je crois que j'ai le droit de la connaître. Pendant les vacances parlementaires, il s'est prononcé hors de cette enceinte, et je suis d'avis que nous avons le droit de savoir ce qu'il pense.

M. HUGHES: L'honorable député n'a pas le droit de me demander directement ou indirectement quelles sont mes opinions personnelles.

M. LEMIEUX: Vos opinions en tant que ministre?

M. HUGHES: L'honorable député n'en a pas le droit, et je ne lui ai pas permis de me demander quelles sont mes opinions personnelles ou mes opinions en tant que ministre.

Lorsque la question sera décidée par le cabinet, je serai heureux d'en laisser connaître le résultat à mon honorable ami. Il a dit que j'avais dit certaines choses dans les journaux. Je voudrais savoir ce que j'ai dit.

M. LEMIEUX: C'est rapporté dans les journaux.

M. HUGHES: C'est un sujet tout différent. J'ai dit que dans l'Afrique du Sud, Louis Botha imposait à tout homme qui ne faisait pas les exercices annuels une contribution de cinq piastres par année au trésor de la colonie sud-africaine, afin d'aider à la défense de cette colonie et de l'empire, de faire flotter le vieux drapeau, ainsi qu'il s'exprime, dans toutes les parties du monde. On a la même chose en Australie, en Suisse et dans toutes les autres parties du monde. C'est le système adopté dans les pays où presque tout le monde est obligé de prendre part aux exercices militaires annuels. Je n'ai pas donné mon opinion sur la question.

M. CARVELL: Mon honorable ami dit qu'il est obligé de dépenser tout cet argent. Bien que je sois d'opinion que nous devons avoir une petite force de milice au Canada, je ne vois pas de raison pour qu'elle soit plus grande que celle que nous avons aujourd'hui, ni même aussi grande. Notre milice n'a pas augmenté beaucoup pendant les derniers dix ans. Le nombre de miliciens qui prennent part aux exercices n'est guère plus grand. J'admets qu'il y a une augmentation énorme dans le nombre des chevaux, et probablement qu'ils sont en partie nécessaires, parce que si vous voulez avoir une cavalerie, naturellement il vous

faut des chevaux. Les chevaux coûtent cher, mais un certain nombre que l'on a achetés sont absolument inutiles. Voilà ce que je critique. Il y a dans mon comté une compagnie du génie, appelée autrefois les ingénieurs de Brighton. Tous les ans, de vingt à vingt-cinq chevaux vont aux exercices du camp. On n'a rien à leur faire faire, et je les ai vus attachés à un piquet durant les dix jours du camp. On a acheté et nourri ces chevaux. L'année dernière j'ai fait remarquer au ministre qu'il commettait une grande erreur en réunissant tous ce corps à Petawawa. Il était déterminé, cependant, que le ministre de la Milice serait glorifié autant qu'un homme peut l'être.

M. HUGHES: Contre mes désirs, j'ai suivi la politique inaugurée par le ministre de la milice qu'appuyait mon honorable ami, parce que tout ce qui a été fait à Petawawa l'année dernière avait été tracé par mon honorable ami l'ancien ministre de la milice. J'ai refusé carrément de suivre le même plan cette année.

M. CARVELL: Mon honorable ami peut, s'il le veut, blâmer son prédécesseur; mais il ne peut pas me blâmer parce que je lui ai fait remarquer la difficulté de transporter des chevaux à des distances de 1,000 milles, lorsque la chose n'était pas nécessaire.

M. HUGHES: Je ne blâme personne.

M. CARVELL: J'ai averti mon honorable ami qu'il aurait des embarras a transporter ces chevaux à une distance de 1,000 milles, et il n'a eu rien autre chose.

J'ai obtenu par ordre de la Chambre, il y a quelque temps, un document donnant toute la correspondance au sujet des réclamations pour chevaux dans la batterie de campagne de Kent. Je constate par cette correspondance qu'environ 20 p. 100 de chevaux qui ont été transportés a Petawawa ont été malades. Le département a été obligé de payer d'assez fortes réclamations. Les hommes étaient mécontents, et je regrette d'avoir à dire que dans certains cas les réclamations n'ont pas été payées. J'ai ici la réclamation d'une homme qui avait deux chevaux, dont l'un a été très malade pendant trois ou quatre semaines. Cet homme n'a reçu aucun dédommagement pour la perte de son cheval, malgré toutes les demandes qu'il a faites. Tout cela est dû à la mauvaise administration de mon honorable ami de faire venir des chevaux à des milliers de milles de distance lorsque la chose n'était pas nécessaire.

Ce sont ces choses qui sont la cause de cette dépense énorme, qui ne rapporte aucun résultat. Cette année je suis heureux de voir que le ministre va réunir tous ces corps à Sussex qui n'est qu'à une courte distance. Cela est bien. La population ne demande pas cette dépense, la moitié autant que le ministre de la Milice la demande. Je connais les difficultés qu'ont les officiers à faire le recrutement. Je ne crois pas qu'il y ait un officier militaire au Canada qui ne viole pas les règlements afin de remplir ses cadres. On a accepté des volotaires qui n'avaient pas l'âge voulu ou qui le dépassait. Cela montre la difficulté que rencontrent les officiers à remplir leurs cadres. Lorsque mon honorable ami nous dit que le sentiment du pays est si fort que soixante-dix mille hommes demandent à faire les exercices, je dis que c'est le nombre qu'il a aujourd'hui. Il a environ soixante-dix officiers qui demandent le droit de former des compagnies, et de recruter des volontaires pour leur faire faire l'exercice pour leur propre glorification. Ce ne sont pas les volontaires qui le demandent; ce sont ceux qui veulent être officiers et qui veulent organiser des compagnies. Ils font de la propagande et cherchent à enrôler les jeunes et les vieux dans leur compagnie. Puis mon honorable ami vient dire au Parlement: Voyez ce que nous avons fait. Si mon honorable ami s'adressait aux gens du peuple, il verrait qu'ils ne veulent pas cette dépense pour la milice. Je sais que dans l'atmosphère où il vit, mon honorable ami n'entend rien autre chose et ne veut entendre rien autre chose, parce que c'est une musique agréable à ses oreilles lorsque ces officiers viennent de toutes les parties du pays lui dire: Nous voulons organiser un corps ici et un autre corps là.

M. HUGHES: Des députés libéraux comme des députés conservateurs.

M. CARVELL: Je les connais. Ce sont justement de ces gens dont j'ai donné la description. Cependant, j'ai signalé une de ses bévues et un de ses moyens dont on se sert pour éparpiller les deniers publics. Ce n'est pas beaucoup, seulement $10,000 ou $15,000.

M. HUGHES: C'est dix fois plus.

M. CARVELL: C'est précisément ce qui démontre comme il est facile de gaspiller $100,000. Je veux bien un effectif militaire suffisant. Il est probable qu'il en faut un; mais je m'oppose à ce que l'on gaspille ainsi les deniers publics.

M. BURNHAM: Pourquoi l'honorable député pense-t-il que l'effectif militaire est nécessaire?

M. CARVELL: Voilà une question tout à fait à propos. La seule fois de ma vie qu'une troupe militaire m'a paru vraiment nécessaire, c'est en 1885, lors des troubles du Nord-Ouest; il était nécessaire alors d'envoyer des troupes comme il est néces-

saire d'en employer parfois pour prêter main-forte aux autorités civiles.

M. BURNHAM: Pour mettre fin aux grèves?

M. CARVELL: Non pas seulement pour mettre fin aux grèves, mais pour réprimer tout trouble où le pouvoir civil a besoin de la milice. C'est à cela qu'on a employé la milice et qu'on pourrait l'employer encore. Mais nous avons un effectif permanent qui peut voir à cela et nous n'avons pas besoin d'autres miliciens pour la même fin. J'ignore ce qu'il faudrait ajouter à cette réponse que je donne à mon honorable ami. Lors de la guerre sud-africaine nous avons envoyé des soldats en Afrique. Cependant, nous n'avons pas envoyé seulement des miliciens; la milice composait le noyau de la troupe des volontaires et a fourni les moyens de l'organiser.

M. MARCIL: Nous n'avons pas envoyé de corps organisé.

M. CARVELL: Non, mais bien que je ne connaisse qu'un seul cas où il y eût lieu d'employer la milice, je ne veux pas dire qu'il faille la désorganiser. Tout pays doit avoir une milice suffisante. Mais je ne veux pas de cette énorme augmentation de dépense. Quand on a atteint le chiffre de $7,000,000, il devrait être temps de cesser; le ministre de la Milice pense que c'est le temps de commencer, et si on le laisse faire, au lieu de $10,000,000, il va dépenser $20,000,000. Il a l'intention de dépenser un dixième du revenu total, et ce revenu devant être de $200,000,000 l'année prochaine, il s'en suit qu'il dépensera $20,000,000.

M. HUGHES: Je ne pensais pas en avoir autant. C'est magnifique.

M. CARVELL: C'est l'estimation faite par le ministre des Finances, et je l'invoque. Le ministre de la Milice trouvera moyen de dépenser cette somme. Il dépenserait tout aussi bien $40,000,000, et en grande partie pour des fins aussi inutiles que le transport de chevaux à Petawawa.

L'expérience qu'il a faite à ce sujet l'empêchera probablement d'y penser de nouveau; mais l'année prochaine il trouvera moyen de faire un quelque autre mauvais coup, il le faudra, s'il veut dépenser son argent. Il achètera...

Une VOIX: Des automobiles.

M. CARVELL: Oui, il en achètera sans doute. Mais je ne veux pas aborder maintenant le sujet des automobiles, il sera plus à propos d'en parler quand il s'agira d'un certain item qu'on va nous soumettre. Cependant, le ministre de la Milice devrait dire au comité qu'il va renoncer à cette énorme dépense de deniers publics.

M. PROULX: Les journaux se plaignent qu'il y ait tant d'officiers de haut grade qui touchent des appointements élevés sans avoir quoi que se soit à faire. Un organe ministériel parle de $200,000 qu'on aurait dépensé pour le bénéfice "d'officiers au scoth et soda", c'est-à-dire: je suppose, des officiers qui passent leur temps au club et n'ont rien à faire.

M. HUGHES: Qu'on veuille me permettre un mot de réplique à l'adresse du député de Carleton. En 1911, du temps du Gouvernement que l'honorable député appuyait il y a eut une prériode d'instruction à Petawawa, tout comme l'année dernière.

M. CARVELL: Nous y avons mené des hommes et non pas des chevaux. L'honorable ministre le sait.

M. HUGHES: En 1911, il y eut là et des hommes et des chevaux En 1912, mon prédécesseur avait préparé la période d'exercice de Petawawa et l'on devait y envoyer des officiers et des soldats. Je pris la direction du ministère.....

M. CARVELL: L'honorable ministre veut-il me dire que la batterie de campagne de Woodstock a amené ses chevaux à Petawawa?

M. HUGHES: Oui. où...

M. CARVELL: Non!

M. HUGHES: La 10e brigade a amené les siens.

M. CARVELL: Peut-être la 10e, mais pas la batterie de campagne, ni alors, ni en 1911.

M. HUGHES: Il y a des changements. Certaines batteries du Nouveau-Brunswick ont amené leurs chevaux l'année dernière, tandis que d'autres n'ont pas amené les leurs.

M. CARVELL: Je ne veux pas que le ministre vienne me dire des choses qui ne sont pas vraies.

M. HUGHES: Je ne dis rien qui ne soit vrai. Ce que j'ai dit, c'est que la 10e brigade et la 11e—six batteries—

M. CARVELL: Ce n'est pas le Nouveau-Brunswick.

M. HUGHES: Il y avait la batterie de Moncton, et cela est dans le Nouveau-Bunswick, comme l'honorable député devrait le savoir.

M. CARVELL: Cela ne veut pas dire la troisième brigade.

M. HUGHES: Ils venaient du Nouveau-Brunswick. Ils n'ont pas emmenés leurs chevaux avec eux, mais on leur en a loué ici. Mais d'autres avaient leurs chevaux. La batterie de Woodstock était munie de chevaux l'année dernière; je présume que cela

n'avait pas été la même chose l'année précédente. Mais à ce campement, des choses se sont passées, comme je l'ai dit l'année dernière, d'une façon que je n'ai pas approuvée. Si l'honorable député veut consulter les Débats il constatera que j'ai fait remarquer que ce camp avait lieu contre mon opinion, mais comme les plans en avaient été préparés par les officiers de mon département et par mon successeur, je consentais pour cette année-là, mais que cela n'arriverait plus, et cela n'est plus arrivé.

M. MACLEAN (Sunbury-et-Queen): Je crois que le peuple du Canada est favorable au maintien d'une milice convenable. De plus, je dis qu'on ne dépense pas assez d'argent pour notre milice. Le budget m'apprend que les exercices militaires seuls coûtent $1,730,000. Je parle de la milice active du Canada et je dis qu'elle n'est pas assez payée.

M. CARVELL: Je suis de cet avis-là.

M. MACLEAN: Prenez les militaires qui sont obligés de fournir au camp leur chevaux pour $1 par jour, quand ils peuvent obtenir $2.

Remarquez aussi la classe d'hommes qui viennent au camp et que l'on paie la moitié de ce qu'ils pourraient gagner en restant chez eux. Le peuple du Canada croit, en général, que le camp, c'est un pique-nique.

Quiconque examine de près la chose constate la vie que ces hommes mènent au camp. Ils travaillent fort de cinq heures du matin jusqu'à six heures du soir. Ce à quoi je m'oppose—et je ne parle dans le moment que de la milice active—c'est: D'abord les hommes ne sont pas assez payés; qu'ils ne reçoivent pas assez pour les chevaux qu'ils fournissent; que le nombre d'hommes qui font les exercices n'est pas assez grand, et quatrièmement que ces exercices ne durent pas un nombre de jours suffisant. Prenez, par exemple, le programme de la tactique et examinez le programme de tactique qui est fixé. Je tiens à m'opposer énergiquement à ce que ce programme qui a été tracé pour la milice du Canada soit mis à exécution à moins que des instructions préliminaires ne soient données aux hommes avant la réunion. Sans cela, il n'est pas possible de prendre ces gens au camp pour leur demander de faire l'ouvrage ainsi tracé. Nous n'avons que douze jours d'exercices. Cela prend une journée pour l'installation à l'arrivée, une autre journée pour lever le camp, un dimanche; cela signifie trois jours. Il reste neuf jours. Ensuite, nous avons un jour d'école du soldat. Cette école du soldat est, comme vous le savez, tout le travail préliminaire. Dans l'armée régulière toute recrue est exercée pendant au moins trois mois. Le jour suivant est consacré à l'exercice de compagnie, puis un jour d'exercice en bataillon. Dans un corps de ville, il faut travailler tous les soirs pendant plusieurs mois, avant d'être en état de faire convenablement cet exercice. De sorte qu'il ne reste qu'un jour d'exercice pour la brigade. Il y a ensuite les jours de pluie, que reste-t-il? Deux jours. Vient alors le jour de la pratique de la stratégie, ce qui est censé être un combat simulé. L'armée rouge est placée quelque part, l'armée bleue dans un autre endroit quelconque; tous deux exécutent une marche forcée de quelques milles pour se rencontrer ensuite. Mais suivant les règles, le combat simulé doit finir à midi à cause du repas qui se prend à cette heure-là.

Ce que je veux bien faire comprendre, c'est qu'il ne se dépense pas assez d'argent annuel auquel on ne consacre pas, d'un autre côté, assez de fonds. N'importe quel homme qui possède un peu d'expérience dans la milice active sait que grâce à la matière que nous possédons au Canada, nos hommes peuvent apprendre en une semaine plus qu'on ne peut apprendre ailleurs dans un mois et même en plus de temps. Si notre milice avait des instructeurs, on constaterait immédiatement une grande amélioration. C'est ce qui manque. Ni le ministre actuel, ni son prédécesseur n'est responsable de cela. A qui donc la responsabilité? Je ne le sais pas, mais après avoir commandé depuis des années un régiment et une brigade aussi pendant des années, je sais qu'il est impossible de se procurer un nombre suffisant de bons instructeurs pour la période d'un camp. Voilà pourquoi je dis que la première chose dont nous ayons besoin, c'est une augmentation considérable du nombre des instructeurs. Nos hommes et nos officiers apprennent facilement, mais nous n'avons pas les instructeurs. Il nous faut un personnel d'instructeurs dont les services seront disponibles toute l'année.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) est un vieil officier de milice; pendant des années, je l'ai vu camper; il a été un officier remarquable et il connaît tout comme moi les besoins de notre milice. Le ministre actuel est depuis longtemps un officier dans la milice. Je crois que son cœur et son âme sont avec la milice. Je crois qu'il fera son possible pour augmenter la valeur de la milice; mais je ne suis pas prêt à recommander un changement radical. Nous savons qu'avant que l'ancien ministre de la Milice, sir Frederick Borden, prît charge de ce ministère, la milice était fort négligée. Sous sa direction intelligente, la milice du Canada a fait de grands progrès. . .

M. HUGHES: Très bien!

M. MACLEAN . . . en ce qui concerne la valeur, l'esprit de corps et tout ce qui fait une organisation militaire.

M. BURNHAM : L'honorable député de Carleton (M. Carvell) exprime sur les affaires militaires du Canada des vues qui me paraissent incompatibles avec une étude saine du sujet, suivant moi.

Dans mon opinion, il est en faveur d'une force permanente et croit que tout ce qui ressemble à la guerre civile, les émeutes de grévistes, les conflits industriels, appelons-les comme nous voudrons, peuvent être apaisés par un corps permanent. Pour lui, on peut facilement avoir raison de toutes ces choses. Pour moi, je suis absolument opposé à tout cela, parce que je n'ai pas foi en ces sortes de choses. Un corps permanent, autant que je puis comprendre les choses militaires—en cela je crois me faire l'écho, jusqu'à un certain point de l'opinion d'une partie de la population du Canada—une force permanente n'est pas nécessaire au Canada, ce qu'il faut dans une organisation comme la milice qui suppose un système d'entraînement pour les jeunes gens, sans qu'ils se nuisent les uns aux autres ou cherchent à faire du mal au peuple à l'intérieur et à l'extérieur du Canada, ce qu'il faut surtout, c'est la discipline.

Je crois que le ministre de la Milice a des vues semblables en ce qui concerne les affaires militaires, et que c'est pour cela qu'il s'attache à développer le système des cadets, afin d'introduire la discipline et l'esprit de corps chez la jeunesse canadienne. Voilà pourquoi, je supprimerais deux millions et demi ou trois millions du crédit destiné aux corps permanents pour les affecter au corps de la milice. Cela aurait pour effet peut-être de réduire le crédit jusqu'à un certain point et de contribuer au développement de la jeunesse canadienne dans le sens que je crois qu'elle devrait être développée. Je ne puis trop combattre la théorie que nous devrions entretenir un corps permanent au Canada pour la suppression des mouvements populaires.

M. CURRIE: Que va faire l'honorable ministre? Nous avons promis, il y a quelques années, à la Grande-Bretagne, d'équiper nos forts, et comment arrivera-t-il à cela si nous faisons disparaître nos réguliers?

M. BURNHAM: Je ferais un autre arrangement, au besoin.

M. WHITE (Renfrew): Mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) a parlé du camp de Petewawa et du fait que l'année dernière le ministère de la Milice et de la Défense a consacré une somme considérable d'argent au transport des chevaux, du Nouveau-Brunswick à ce camp. Mon honorable ami n'a probablement jamais eu l'occasion de visiter le camp de Petawawa.

M. CARVELL: Je suis allé là une fois et pourquoi le département de la Milice et de la Défense a acheté ce terrain-là et y envoie chaque année des hommes, est chose que je ne puis comprendre. Ce n'est rien autre chose qu'une grande plaine sablonneuse et de nature à faire mourir tous les hommes et les chevaux qui s'y rendent.

M. WHITE: Parmi tous ceux qui ont visité le camp de Petawawa, mon honorable ami est le seul qui exprime une telle opinion.

M. CARVELL: Jamais de ma vie je n'ai vu un endroit aussi laid.

M. WHITE: Si mon honorable ami veut me faire l'honneur de m'accompagner là, après la prorogation, je serai très heureux de lui faire visiter les lieux et il reviendra peut-être avec une meilleure impression.

M. CARVELL: Il ne vous est pas possible de supprimer ces bancs de sable.

M. WHITE: Ce n'est pas pour cela que je me suis levé, dans tous les cas. Je voulais prier mon honorable ami de se donner la peine de consulter le rapport de l'auditeur général des trois dernières années, et il constatera que pendant que ses amis étaient au pouvoir une certaine maison de quincaillerie de la ville de Pembroke, des libéraux naturellement, a vendu de nombreuses marchandises au camp de Petewawa. Je désirerais citer quelques-uns de ces articles et demander à mon honorable ami et à la Chambre si ces articles n'auraient pas pu être achetés à meilleur marché de différentes maisons qui en font le commerce.

M. MACLEAN (Halifax): En quoi cela se rapporte-t-il à l'item que nous discutons?

M. WHITE: Il s'y rapporte autant que les chevaux. Je vois dans le rapport général que les articles qui suivent ont été achetés de Dewar et Ryan, quincailliers à Pembroke: 15 caisses de papier de toilette, 850 chaises de bois, 1,131 tonnes de glace, 5,000 briques, 120 verges de coton, 1,038 verges de coton, 120 verges de flanellette, 9 paires de bottes de caoutchouc à $4.14 la paire; 1,000 pieds de bois de service à $42; 758 pieds de bois de service à $28 et 400 pieds de bois de service à $38.

M. CARVELL: Est-ce que mon honorable ami ne sait pas que dans tous les camps militaires, on va chez un fournisseur et on lui demande de fournir tout ce dont le camp a besoin?

M. WHITE: Ce n'est pas là la politique suivie par le ministre de la Milice actuel. Cette même maison Dewar & Ryan a aussi fourni un boghei Concord, un assortiment de harnais, 680 pieds 4 pouces de toile, deux côtés de cuir et 21,000 bardeaux. Si j'avais le temps, je pourrais énumérer encore beaucoup d'autres articles.

M. MACLEAN: Eh bien?

M. WHITE: Naturellement Dewar & Ryan ont du s'attribuer un certain profit

et où était l'autre homme qui aurait dû bénéficier?

M. MACLEAN : Dewar & Ryan n'ont peut-être retiré aucun bénéfice.

M. WHITE: Mon honorable ami est mieux informé.

M. NESBITT: Il pouvait être possible à Dewar & Ryan d'acheter ces articles et de les fournir à aussi bon marché que les autres maisons.

M. WHITE: Peut-être mon honorable ami connaît-il parfaitement la chose. S'il se donnait la peine de consulter le rapport de l'auditeur général, il pourrait s'assurer des prix payés et j'ose dire que le ministre de la Milice actuel en achetant les fournitures nécessaires au camp de Petawawa paie les plus bas prix possible. Je pourrais encore trouver dans le rapport de l'auditeur général que d'autres maisons qui ont vendu au camp de Petawawa ont fait toutes sortes de profits.

M. LEMIEUX: Quelles sont les fournitures qu'on achète à présent?

M. WHITE: On achète de partout dans le pays. Le 25 mai dernier on a fait une commande à MM. Dunlop & Co., de Pembroke, au sujet des fournitures du camp de Petewawa. Le tout s'est élevé à environ $1,000 et j'aimerais à énumérer devant mon honorable ami de Rouville les articles vendus par Dunlop & Co., dans le temps. Ils ont vendu 75 livres de soudure commune et quelques autres menus articles, le tout se montant à environ $18.

M. MACLEAN: Comben cela avait-il coûté l'année précédente?

M. WHITE: Je n'ai pas les chiffres.

M. MACLEAN: A quoi sert donc cette comparaison alors?

M. NESBITT: Je pourrais acheter cette soudure commune pour 45 cents la livre.

M. WHITE: Est-ce vrai?

M. MACLEAN: A quelle politique appartient cette maison de Dunlop and Company?

M. WHITE: Mes honorables amis de l'autre côté peuvent être convaincus que sous la présente administration et en particulier sous celle de l'honorable ministre de la Milice les choses se font strictement sur une base d'affaires.

M. NESBITT: Si cette combinaison en est un exemple, j'en doute.

M. CARVELL: Il y a quelques années j'avais un grade d'officier dans la milice et je puis dire à mon honorable ami comment se font ces choses-là. Le Gouvernement fait un contrat, ou il le faisait du moins, avec une maison ou un homme pour fournir toutes les marchandises requises pendant la période d'exercice. Ordinairement cet homme tenait magasin dans le Nouveau-Brunswick et je crois que je puis dire à mon honorable ami qui tiendra ce magasin-là cette année à Sussex.

M. CURRIE: Le même homme?

M. CARVELL: Non, je ne pense pas. On a déjà demandé des soumissions à ce sujet, mais mon honorable ami verra à ce que ce soit quelque bon conservateur. Le propriétaire de ce magasin se chargeait de tout fournir au camp. Voilà comment il se fait qu'un homme peut vendre des articles de toutes sortes et c'est exactement ce qui se fait à Pembroke et Petawawa. Toute la question est de savoir s'ils ont été fournis à des prix raisonnables ou non. Je n'en sais rien et cela ne m'occupe pas beaucoup. Je suis prêt à admettre qu'il se faisait au ministère de la Milice autant d'extravagance quand mes amis étaient au pouvoir qu'il s'en fait maintenant. Tout était aux mains de la même classe d'employés que ceux d'aujourd'hui.

M. WHITE: Mais la politique n'est pas la même

M. CARVELL: La politique est différente? La seule différence, c'est qu'ils l'ont transformée en une politique strictement tory.

M. WHITE: Pas du tout. Mais en ce qui concerne Petawawa, inutile à un tory de se montrer sous l'ancienne administration.

M. LEMIEUX: J'espérais obtenir quelque expication du ministre au sujet des observations formulées par mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (M. McLean). Il est membre actif de la milice, un des commandants canadiens délégués en Angleterre lors du couronnement, et il déclare que le campement annuel est un fiasco, et que l'argent dépensé est gaspillé. Mon honorable ami croit-il que le temps d'une réforme générale est arrivé? Je reconnais que mon honorable ami est un excellent officier, et nous devons nous attendre à certaines réformes de sa part. Il a appris par un compagnon d'armes, officier comme lui, que l'organisation est une comédie du commencement à la fin. Il reste cependant silencieux et ne trouve pas d'explication à donner au comité. Je désirerais savoir, avant que nous votions ces $10,000,000, s'il va s'opérer des réformes, et si le ministre va veiller à ce que nos jeunes gens soient instruits comme il convient par le nombre nécessaire d'instructeurs. Il n'y a pas d'instructeurs à ces camps, s'il y en a, ils sont parfaitement inutiles, d'après l'assertion de mon honorable ami de Sunbury-et-Queen. Quelle sera l'action du ministre à ce sujet.

M. HUGHES: Je suis enchanté de voir que mon honorable ami de Rouville s'intéresse avec une énergie aussi grande à la prospérité de la milice. L'hon. député de Queen-et-Sunbury (M. McLean) n'a pas affirmé que la milice manquait d'organisation. Il m'est donc inutile de répondre à ce que mon honorable ami n'a pas dit. Mon honorable ami a parlé des instructeurs, et nous aborderons ce sujet en temps voulu. Nous avons dressé plus de 8,000 instructeurs dans ce pays, et j'ai l'intention d'inaugurer une politique comportant l'instructon d'un bien plus grand nombre d'officiers, mais je ne désire pas énoncer cette politique avant que je sois en état de la réaliser.

M. LEMIEUX: Où sont-ils.

M. HUGHES: De l'Atlantique au Pacifique.

M. LEMIEUX: Je voudrais savoir le nombre par provinces.

M. HUGHES: Je ne puis pas l'indiquer par provinces, car je ne le connais pas encore. Je pourrais mentionner les instructeurs de cadets par provinces, mais je n'ai pas l'intention de le faire avant que l'article soit présenté. Je n'ai pas l'intention de faire empiéter un article sur un autre. La solde des hommes a été doublée dans les dix dernières années, et la solde des chevaux s'est accrue de 25 p. 100 cette année.

M. OLIVER: Quelle est-elle maintenant?

M. HUGHES: $1.25 par jour pour toutes les catégories et $1.50 pour les chevaux de grosse artillerie. Nous traitons très bien les hommes et les chevaux, et je suis d'accord avec mon honorable ami de Sunbury-et-Queen qu'il est impossible d'espérer, avant l'adoption du service obligatoire—qui semble très éloignée—que les hommes s'exerceront et consacreront leur temps et leur argent à l'entretien de la milice, sans en recevoir une juste récompense. J'admets que les hommes ne sont pas payés autant qu'ils le méritent, mais ils sont aussi bien payés que la plupart des soldats de l'univers.

M. OLIVER: Cet article est un des plus importants du budget. C'est un article considérable, et il fait surgir une très importante question. Pendant les trois ou quatre derniers mois, cette Chambre a été témoin d'un débat prolongé au sujet de la défense de l'empire. Nos amis nous ont appris que le Canada n'était pas en mesure de se charger de sa propre part dans la défense de l'empire, parce qu'il ne possédait pas les hommes et qu'il n'avait pas le courage d'assumer cette part, c'est-à-dire, la défense de l'empire sur mer. Par conséquent, on nous a enjoint de voter une somme d'argent à être dépensée à construire des bâtiments de guerre, qui seraient montés par des marins anglais sous les ordres et l'autorité de l'amirauté anglaise. Le débat que nous avons eu ce soir indiquerait à peu près que, en ce qui concerne les troupes de terre, nous sommes loin de la perfection, et, au moyen du même procédé de raisonnement que celui que nous avons entendu au cours des quatre ou cinq derniers mois, au lieu de conserver cete milice au coût de $10,000,000, car cette force doit être pour la défense de l'empire—elle n'est pas affectée à la défense du Canada, parce que le Canada n'a pas eu besoin de défense depuis une trentaine d'années—nous devrions remettre cet argent au ministère de la guerre anglais. Je désire demander au ministre si, d'après ce procédé de raisonnement, auquel la Chambre a été habituée pendant tant de mois, ce ne serait pas la dictée de la sagesse, du patriotisme et particulièrement de la fidélité à l'empire, au lieu de continuer ce système d'exercice que mon honorable ami de Sunbury-et-Queen dit être inefficace, au lieu de maintenir le camp à Petawawa, que mon honorable ami dit inutile pour la fin qu'il doit remplir, au lieu d'appeler des hommes à l'exercice, que j'ai entendu certains honorables membres déclarer avoir été recrutés de temps en temps et non d'une façon régulière, il ne serait pas conforme à la politique sur laquelle le Gouvernement—dont le ministre est membre—son chef et son parti ont insisté avec tant d'énergie depuis les cinq derniers mois, eu égard à tous ces faits, de prendre les $10,000,000 et de les remettre au ministère de la guerre anglais, pour être dépensés par ce ministère dans la défense de l'empire.

M. LEMIEUX: Et de faire revenir le général Hutton.

M. HUGHES: Adopté.

M. OLIVER: Non, je voudrais connaître la réponse de l'honorable ministre.

M. HUGHES: Je n'ai pas compris la question. L'honorable membre voudra-t-il la répéter?

M. OLIVER: Je demande au ministre, étant donnée la politique qu'il a appuyée à l'égard de la défense de l'empire, étant donnés les faits qui ont été exposés au cours du débat, ne croit-il pas que...

M. HUGHES: Quels sont les faits mentionnés par l'honorable membre?

M. OLIVER: Ainsi qu'il a entendu, n'est-il pas tenu, dans l'application des principes auxquels il s'est engagé, de même que le Gouvernement, de changer la destination de ce crédit et de remettre $10,000,000 au ministère de la guere anglais pour la défense de l'empire?

M. HUGHES: Si l'honorable membre voulait avoir la complaisance d'indiquer les faits qu'il mentionne, je serais enchanté de répondre à sa question, mais je ne puis supposer la question par ses prémisses, jusqu'à ce que je les connaisse.

M. OLIVER: Si le ministre de la Milice n'est pas en mesure d'accorder à ce pays un service militaire plus effectif, ne doit-il pas dire au ministère de la guerre anglais: "Voici $10,000,000; vous savez mieux que moi comment les dépenser; dépensez-les en vue de la défense de l'empire".

M. HUGHES: Je n'ai pas ce soir entendu formuler de critiques contre la milice par quelque membre qui est en état de connaître quelque chose à ce sujet. Mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (M. McLean) a défendu la milice et a fait observer que nous devrions dépenser plus d'argent, ce à quoi s'est opposé mon honorable ami de Carleton (M. Carvell). L'honorable représentant de Queen-et-Sunbury ajoute que nous devrions assurer une instruction annuelle plus longue, mais je m'y suis opposé parce que les hommes de ce pays ne peuvent pas quitter leurs affaires pendant une plus grande période de temps que le nombre de jours actuellement consacrés à l'instruction annuelle. Je maintiendrai ici que la milice canadienne ne le cède à aucune autre milice du monde. J'ai vu la milice de la Suisse et elle ne peut soutenir la comparaison avec celle du Canada; j'ai vu les régiments français, et je puis choisir cinquante pour cent des régiments de la milice canadienne qui sont tout aussi bons que les meilleurs régiments français; les régiments de notre milice sont tout aussi aptes que les meilleurs régiments allemands, et aussi bons que les régiments anglais, sauf peut-être vingt pour cent d'entre eux.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami a-t-il vu les régiments allemands?

M. HUGHES: Oui.

M. LEMIEUX: L'année dernière?

M. HUGHES: Je ne suis pas allé en Allemagne l'année dernière, mais l'année précédente. Je puis dire que j'ai été prié instamment par plusieurs personnalités militaires allemandes, d'aller en Allemagne l'année dernière, mais je n'en ai pas eu le temps, car j'assistais aux manœuvres anglaises et françaises.

M. LEMIEUX: Qu'avez-vous à dire au sujet de votre discours de Vancouver?

M. HUGHES: La milice canadienne ne le cède à aucune autre milice de l'univers tout entier.

M. OLIVER: Le ministre a-t-il déclaré dans cette Chambre que la milice canadienne a de la valeur?

M. HUGHES: Je l'ai déclaré, une grande partie l'est.

M. OLIVER: Dois-je comprendre qu'elle sert volontairement et reçoit une solde qui l'indemnise de la perte de son temps?

M. HUGHES: Oui.

M. OLIVER: Elle montre de l'intérêt à ses fonctions et fait preuve de quelque valeur?

M. HUGHES: Oui.

M. OLIVER: Je ne désire pas mal comprendre les assertions du ministre; le ministre de la Milice a-t-il déclaré qu'elle est enthousiaste et apte?

M. HUGHES: Elle marche en avant, je l'ai déclaré.

M. OLIVER: Elle fait preuve de valeur et elle comprend 45,000 soldats.

M. HUGHES: Plus que cela; 73,000.

M. OLIVER: Nous possédons une armée de 73,000 hommes dont le ministre de la Milice se déclare satisfait?

M. HUGHES: A peu près.

M. OLIVER: Ils sont enthousiastes et consentants à faire des sacrifices pour leur pays. Ils consentent à effectuer le service militaire à perte; néanmoins, le ministre de la Milice est membre du Gouvernement et membre du parti qui a diffamé le peuple canadien pendant cinq mois dans cette Chambre; a persisté dans cette diffamation; a insulté les hommes du Canada, en déclarant que les Canadiens n'accompliraient pas sur mer ce qu'ils réalisent sur terre. Je dis que le Canada ressent cette insulte; le peuple canadien rejette cette injure à la face du premier ministre, de son Gouvernement et de son parti.

M. CARVELL: Nous désirons ardemment de ce côté (la gauche) aider le ministre à faire adopter son budget, mais qu'il soit compris qu'il doit courtoisement répondre à une question juste.

Nous avons démontré, durant les six derniers mois, que nous pouvons demeurer ici et continuer de lui poser des questions, s'il est nécessaire. Commençons donc par bien nous comprendre. Le ministre dit qu'il a formé 8,000 instructeurs l'année dernière.

M HUGHES: J'ai dit que 8,000 instructeurs ont été instruits au Canada jusqu'à la fin de l'année dernière.

M. CARVELL: Eh bien, cela comprendrait tous ceux qui ont été instruits depuis que le Canada est civilisé et que nous avons une milice, mais un grand nombre d'entre eux sont maintenant hors de combat. Une des grandes difficultés éprouvées dans la milice canadienne est le manque d'instructeurs capables. Le ministre entend-il qu'il a

instruit 8,000 hommes dans le cours de l'année dernière? Quel nombre d'instructeurs y a-t-il à présent? Et quelles mesures prennent-ils pour instruire chaque compagnie ou régiment?

M. HUGHES: Le nombre d'instructeurs que nous avons reconnus aptes l'année dernière, y compris les instructeurs de cadets, a été: Nouvelle-Ecosse, 593; Nouveau-Brunswick, 620; île du Prince-Edouard, 194; Colombie-Anglaise, 272; Ontario, 193; Alberta, 389; Manitoba, 346; Saskatchewan, 117; Québec, 189.

M. CARVELL: Nous ne parlons pas de cadets en ce moment. Combien le ministre possède-t-il d'instructeurs parfaitement aptes qu'il peut déléguer dans les différents camps militaires et corps cette année?

M. HUGHES: Nous possédons déjà à peu près cent vingt instructeurs affectés aux régiments de la milice, et il y en a d'autres encadrés dans les régiments eux-mêmes. La troupe permanente est instruite de façon à ce qu'un grand nombre d'hommes deviendront de bons instructeurs dans quelques années. Autrefois, on ne demandait jamais aux hommes de la force permanente d'exercer les fonctions d'instructeurs, et on ne leur a jamais fourni l'occasion d'instruire une escouade. Depuis quelque temps, il a été donné des instructions portant que chaque homme devra avoir l'occasion de se mettre régulièrement à la tête d'une escouade et de la dresser. Nous espérons sous peu constater ceux qui sont aptes et inaptes à devenir instructeurs. Ces instructeurs seront envoyés de corps en corps au cours de l'hiver, et aux camps en été. En réponse à mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (M. McLean), je puis dire qu'au lieu d'employer les hommes de la troupe permanente du Canada à accomplir les corvées et à marquer sur les cibles, on les mettra à la suite des différents corps à titre de modèles, et ceux qui sont aptes, à titre d'instructeurs.

M. McLEAN (Queen-et-Sunbury): A titre de membre de la milice active, et comme j'ai été aux périodes d'instructons pendant un certain nombre d'années, je désire me plaindre du manque d'instructeurs. Le ministre de la Milice déclare qu'un corps complet d'instructeurs sera fourni à l'avenir. Je suis d'accord avec l'honorable ministre au sujet de cette politique. Dans le passé, il a été dépensé un montant d'argent considérable pour la troupe permanente, et les hommes de cette troupe n'ont pas été instruits en qualité d'instructeurs. Je demanderais au moins un instructeur pour chaque compagnie, bien qu'il devrait y en avoir plus.

Voici une autre objection. Il m'a toujours semblé que nous devrions avoir au Canada un corps d'instructeurs permanent, composé d'officiers et de sous-officiers. Pour devenir un bon instructeur, un sous-officier exige beaucoup d'aptitude et d'instruction. Il devrait être soldé suivant le travail qu'il accomplit. Il nous faut plus d'officiers instructeurs. Le ministre de la Milice conviendra avec moi que les officiers d'un corps sont dans une posture très délicate, lorsqu'il se présente un sergent qui instruit le corps. Je crois que vous devriez avoir des instructeurs qui seraient attachés au moins un par régiment, un par batterie d'artillerie, et ainsi de suite pour les différentes armes du service.

M. HUGHES: Nous avons virtuellement presque établi déjà un système d'instruction des officiers. Actuellement, pour recevoir une commission, un soldat doit passer les examens élémentaire, intermédiaire et supérieur pour l'armée anglaise. Les examens doivent être corrigés en Grande-Bretagne. Il en résulte que très peu d'officiers ont l'opportunité d'être reconnus aptes. Les officiers de la milice ne peuvent prendre part à ces examens, car ils en sont exclus. Nous avons donc, après beaucoup d'étude, établi un système d'examen dans la milice canadienne et pour son compte, de sorte que tout simple soldat, sergent ou officier pourra avoir l'occasion de se présenter, lorsqu'il se sentira apte à passer l'examen. Cette occasion n'est pas à présent fournie au volontaire canadien. Nous espérons par ce moyen avoir un grand nombre de jeunes gens, dans nos universités et dans les différentes maisons d'éducation dans tout le pays, parfaitement aptes dans tout ce qui se rattache à l'instruction de tout corps que nous pourrions désirer dresser à notre campement annuel.

Nous ne voulons pas qu'un jeune homme ayant subi un examen qui lui donne droit de commander un régiment soit tenu d'en commander un. Il est tout simplement porteur d'un certificat d'aptitude. Il pourrait servir comme simple soldat, ainsi que d'autres l'ont fait dans le même cas, et monter par degrés. Nous voudrions, cependant, que le pays eût à sa disposition, en cas de besoin, nombre d'hommes possédant tout ce qu'il faut pour être instructeurs. J'espère que d'ici à une couple d'années tout village, toute ville ou cité du Canada comptera des jeunes gens qui ne le cèderont à aucun instructeur du service permanent du Canada ou venant d'ailleurs.

M. ROBB: Le ministère traite-t-il différemment les officiers de la ville et ceux de la campagne?

M. HUGHES: Non. Mais je sais ce dont l'honorable député veut parler. J'ai étudié ce point. Mon honorable ami veut parler du cas d'un officier nommé pour commander, en passant par-dessus la tête d'un

autre. Ces promotions viennent des commandants des différentes localités. A moins que ce ne soit pour des raisons toutes particulières et que notre attention ne soit appelée sur le cas qui se présente, nous acceptons la recommandation de l'officier de district ou de brigade. Nous prenons pour admis que ces gens font leur devoir. Si l'on fait rapport qu'un officier n'est pas capable de diriger ses hommes et qu'un autre doit lui être préféré, nous en ignorons les raisons et ce rapport est accepté. Je connais le cas dont veut parler l'honorable député; mais je n'en savais rien quand on me l'a signalé, autrement j'aurais fait des recherches. L'officier a été promu en passant par-dessus la tête d'un autre, parce que celui-là n'était pas jugé capable de commander le bataillon.

M. ROBB: L'officier en question est trop bon pour songer à soumettre le cas au Parlement et le lui faire décider. Il a subi une grave injustice, et ce n'est pas d'hier qu'on en commet de semblables, il y a des années qu'on en fait subir à d'autres officiers. C'est une grande cause de découragement pour les officiers de ce régiment, et je ne sais jusqu'à quel point cela se pratique au Canada.

Pendant que j'ai la parole et afin que l'honorable député de Carleton ne soit pas seul à soutenir que nous dépensons trop pour la milice, je ferai encore quelques observations. Quand, demain matin, le public lira la déclaration du ministre comportant qu'il se propose de dépenser pour la milice un dixième des revenus du pays. . .

M. HUGHES: Le ministre n'a pas dit cela. Il a dit que c'était le programme qu'on avait adopté lors de la confédération, de concert avec les autorités impériales.

M. ROBB: Et le ministre va l'avoir bientôt exécuté à la lettre. Mais laissons sa déclaration de côté et considérons la situation telle qu'elle est. Les dépenses sont de dix ou onze millions par année. Dans dix ans, elles s'élèveront peut-être à $15,000,000. Serait-ce le maximum? Je ne le pense pas. Le ministre de l'Agriculture s'est vanté de ce qu'il allait dépenser $10,000,000 en dix ans, pour des fins agricoles. Mais cette somme est insignifiante si on la compare aux $150,000,000 que la milice nous aura coûté dans dix ans d'ici. La députation devrait être unanime à enjoindre au ministre de la Milice de mettre un frein à ces dépenses et a lui dire, sans plus tarder, que le peuple ne veut pas que l'on dépense $150,000,000 en dix ans pour la milice.

M. HUGHES: L'honorable député paraît être mal renseigné. On oublie que l'agriculture est sous la juridiction non pas du Canada, mais des provinces, et les provinces l'entendent ainsi. Aux Etats-Unis la milice est sous le contrôle de chaque état, la construction des salles d'exercices est sous le même contrôle qui s'exerce en grande partie par l'entremise des officiers de la milice.

Supposons, par exemple, qu'il faille une salle d'exercice à Rochester, New-York, l'officier en charge préviendra la municipalité qu'elle doit en construire une de telle grandeur, et les contribuables devront en solder le coût. C'est l'état qui vote de quoi solder les frais de milice, et qui les solde, c'est à peu près comme dans les cantons de la Suisse. Par conséquent, dans ces pays-là, ces item ne sont pas compris dans les dépenses du Gouvernement fédéral. Mais au Canada, les frais de constructions militaires et d'entretien de la milice sont soldés par le gouvernement fédéral, tandis que les crédits affectés à l'agriculture ne proviennent pas de la caisse fédérale.

M. H. BOULAY (Rimouski): Monsieur le président, je n'ai pas parfaitement compris les remarques faites, tout à l'heure, par l'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. McLean), mais je ne crois pas me tromper en disant qu'il a approuvé les dépenses demandées pour la milice au Canada, et que, même il ne les trouve pas suffisantes. Quoi qu'en pense l'honorable député, je crois que si, aux dernières élections, il avait tenu le même langage devant ses électeurs, il n'occuperait pas aujourd'hui le siège qu'il a dans cette Chambre, et que, s'il les répète aux prochaines élections, ses électeurs ne penseront pas comme lui et le lui feront savoir.

Quant à l'honorable député de Carleton (M. Carvell), je partage entièrement ses vues. Les dépenses de la milice ne sont pas du tout en proportion du montant que nous consacrons pour l'agriculture. Après avoir parcouru la liste des crédits généraux qui sont, pour le département de la Milice, $10,479,065, et les crédits supplémentaires, déposés l'autre jour, qui s'élèvent à $438,240, je constate que le total s'élève à $10,917,305. Je trouve que ce montant est exorbitant et ne devrait pas être voté par cette Chambre, sans subir une réduction sensible.

Lorsque j'étais candidat aux élections de 1908 et de 1911, j'ai reproché à mon adversaire d'avoir laissé porter de budget de la milice à six ou sept millions de piastres sans protester. Au lieu de six millions, nous voici aujourd'hui en face d'un budget de près de onze millions de piastres, seulement pour des fins militaires. C'est extraordinaire, et je crois que l'honorable ministre de la Milice serait lui-même surpris du peu de popularité de l'augmentation qu'il nous demande de voter, s'il prenait la peine de consulter l'opinion des honorables

députés, même de ce côté-ci de la Chambre (la droite).

Les finances du pays, quoique prospères, ne nous permettent pas de nous écarter des règles de la prudence. De plus, nous ne sommes pas en Amérique du Sud ni en Europe, où les peuples sont constamment exposés à la guerre. Nous n'avons qu'un seul voisin, et pour se mettre à l'abri de ses attaques, nous n'y arriverons pas par des dépenses tout au moins extravagantes, sinon inutiles. Je crois que l'honorable ministre de la Milice devrait reconsidérer ses chiffres avant de nous demander de le suivre sur ce terrain de l'augmentation extraordinaire des crédits de la milice.

Je sais aussi que le peuple de notre pays s'oppose à cette politique qui n'aura pour unique effet que de nous causer un tort considérable, même vis-à-vis de nos amis.

Je tiens à enregistrer mes protestations contre tout crédit militaire dont on peut se dispenser.

Nous n'avons pas de révolte à craindre. Nous sommes loin de cette époque où nous pouvions redouter les coups de ces fous et de ces canailles de 1837 et 1838,—pour me servir des paroles que l'on attribue à l'honorable ministre,—à qui je ferai remarquer qu'il y en eut de ces fous et de ces canailles dans le Haut et le Bas-Canada, différant de race et de langage, mais luttant pour le même principe d'un gouvernement responsable, pour un gouvernement du peuple par ses mandataires.

Ces fous et ces canailles étaient des hommes de cœur et d'honneur dont le geste est passé à la postérité, et le souvenir de ces martyrs de la liberté est encore vivace dans le cœur de leurs descendants, dont quelques-uns sont dans cette Chambre et n'aiment pas qu'on insulte impunément à la mémoire de ces héros.

Ce ne sont pas tant des militaires que nous avons besoin dans notre pays que des agriculteurs. Il y en a toujours trop de ces gens qui cherchent à vivre aux dépens des travailleurs.

Encourageons le cultivateur et l'industriel; nous ne pourrons jamais trop dépenser pour cet objet-là. Ce qui fait la rareté et la cherté des vivres aujourd'hui dans notre pays, c'est l'excédent des consommateurs sur les producteurs, et ce sont ceux-ci qu'il faut aider de préférence à tout.

Voilà les quelques remarques que j'avais à faire sur ce sujet et, réellement, je ne puis approuver les dépenses extraordinaires qui nous sont demandées dans le budget, lesquelles accusent une augmentation de près de trois millions de piastres sur celle de l'année dernière.

M. HUGHES: Ma connaissance imparfaite de la belle langue française m'a empêché de suivre de point en point les remarques de l'honorable député. Je les lirai demain dans le compte rendu et j'espère que j'aurai l'occasion d'y répondre.

M. OLIVER: Au sujet de cet item concernant les dépenses faites pour les exercices militaires, je dirai à mon honorable ami que s'il tient à conserver le contrôle de la milice et des dépenses militaires, au lieu de le céder aux autorités impériales en vue d'un meilleur résultat, il devra prêter l'oreille aux avis qu'on lui donne. Je ne parle pas comme homme de guerre, mais comme intéressé à l'avancement de notre milice. Des députés qui s'occupent de milice ont fait, ce soir, des déclarations semblant indiquer un état de choses qui laisse beaucoup à désirer. On éprouve des difficultés à recruter des miliciens pour les camps, il surgit des difficultés ci et là, parmi les officiers des régiments. Je dirai que l'organisation militaire me paraît dépendre, jusqu'à un certain point, des conditions sociales, et que ces conditions ayant changé dans notre pays, le système qui était adéquat, suffisant et satisfaisant il y a vingt ou trente ans, ne l'est plus aujourd'hui, si l'on considère l'état de choses qui règne dans tout le pays. Parlons d'abord des officiers. Les officiers font de grandes dépenses, ils les font pour leur plaisir et pour le bien du pays, comme citoyens éminents et remplis de patriotisme. Ainsi, ils se procurent des uniformes à leurs propres frais.

Je ne sais pas ce qu'on infligerait à quelqu'un qui oserait proposer des réformes dans l'administration militaire; quelque chose de terrible pourrait arriver; mais je vais me risquer et je dirai qu'à mon humble avis lorsqu'un citoyen ordinaire du Canada, possédant une bonne dose de patriotisme et ayant des moyens suffisants qui lui permettent de consacrer son attention, son temps et son énergie à être officier d'une compagnie ou d'un bataillon de volontaires, lorsqu'il consacre le temps et l'attention voulues à sa propre instruction et aux troupes dont il est un officier, il a fait tout ce que le pays peut raisonnablement attendre de lui.

M. HUGHES: Très bien.

M. OLIVER: Lui demander de payer des uniformes coûteux est simplement une imposition et cela sort la chose du royaume du patriotisme et de l'efficacité, et la transfère au royaume de la capacité financière ou des aspirations sociales. Cela n'est pas bon pour la troupe, et ce n'est pas conforme aux conditions présentes ou à l'esprit du pays. Je sais bien que dans l'état des choses au Canada, il y a trente, quarante ou cinquante ans, c'était une chose parfaitement bien et convenable, probablement la meilleure idée sur laquelle on pût baser le système, mais je désire attirer l'attention du ministre que les conditions au Canada

ont changé de telle sorte que la manière de traiter les officiers de la milice n'est plus convenable, ne donne pas les meilleurs résultats, et en ce qui concerne l'ouest du Canada, est en grande mesure impraticable. Je sais que nous avons dans l'Ouest des troupes volontaires qui soutiendraient probablement la comparaison avec celles des autres parties du Canada, mais si elles la soutiennent, c'est à cause de plus grands sacrifices dans des circonstances très difficiles de la part des hommes qui prennent la responsabilité d'agir comme officiers de ces troupes. Je ne sais pas ce qui arriverait au ministre s'il suggérait que le pays achetât et payât les uniformes des officiers. Il a la réputation de faire ce qu'il veut, et j'espère seulement qu'il aimera faire ce que je lui recommande.

Je n'ai aucun sentiment personnel sur cette affaire, vu que je n'ai jamais été officier de la milice.

M. HUGHES: Vous feriez un brave colonel.

M. OLIVER: Et j'ai très peu d'espoir de l'être jamais, mais je voudrais que les choses fussent mises sur un pied de franc jeu, et je voudrais voir un maximum de valeur et un minimum de dépenses. Je ne doute pas qu'il y aurait de très grandes clameurs contre ce changement, non pas de la part des contribuables, bien qu'il puissent y avoir quelques objections de leur part; mais je n'ai aucun doute qu'un grand nombre d'hommes s'occupant présentement d'affaires militaires, qui y sont pour perpétuer les idées qui prévalaient autrefois, s'opposeraient à une pareille proposition.

Elle introduirait un nouvel élément dans l'administration des affaires de la milice, mais j'insiste auprès du ministre, que les conditions étant changées, le vieux système ne convient plus, et que le changement de conditions devrait être envisagé même par une institution conservatrice comme l'est le ministère de la Milice. Ce qui est vrai pour les officiers est également vrai pour les hommes. Je suis heureux de savoir que la solde des hommes a été augmentée, jugée au point de vue militaire en général c'est une solde libérale, mais en même temps ce n'est pas une solde libérale considérée au point de vue du type des gains des hommes qu'il est désirable d'avoir dans ces camps militaires, et de voir se mêler d'affaires militaires. Nous voulons avoir de bons hommes dans les troupes volontaires. Nous voulons avoir l'homme qui a un emploi et non pas l'homme qui n'en a pas. Bien qu'un dollar par jour avec rations puisse être un montant raisonnable pour un homme qui n'a pas d'emploi, ce n'est pas une solde raisonnable pour un homme qui a un emploi, et c'est celui qui a un emploi qui est précieux dans un camp militaire. Bien que ce serait un changement radical, et j'hésite à le recommander, s'ils étaient payés juste le double en commençant, ce ne serait pas plus que raisonnable, et je crois sincèrement que si la solde était doublée nous pourrions avoir dans la milice et y prenant intérêt une classe d'hommes qui n'y entre pas maintenant. Ce n'est pas à cause de la valeur réelle en argent, mais parce que leur bonne volonté de servir leur pays serait raisonnablement reconnue par le pays. A présent, je suis convaincu qu'aucun homme occupant un emploi de valeur ne peut laisser cet emploi et courir le risque, qui dépend du fait qu'il le quitte, et s'en aller à un camp militaire et servir pour un dollar par jour et considérer que le pays lui accorde une juste et raisonnable rémunération du sacrifice qu'il fait. On me laisse entendre qu'il est difficile de remplir les régiments pour l'exercice annuel, et que parfois il faut entraîner au son du tambour les hommes qui n'ont pas d'emploi à ce moment pour remplir les rangs des régiments au camp. Ce n'est pas satisfaisant. Au lieu d'être une économie d'argent, c'est, à mon avis, le gaspiller largement, parce que vous n'avez pas des hommes qui ayant reçu une instruction cette année, iront au camp l'an prochain, et profiteront ainsi de l'instruction déjà acquise. Ce pays est différent de ce qu'il était, et des autres pays. Nous devrons modifier nos idées au sujet de la milice volontaire, si nous devons avoir les sacrifices et le service que nous voulons, et que nous pouvions avoir il y a trente ou quarante ans. Nos jeunes gens ont tout autant d'idées de patriotisme qu'en avaient les hommes de ce temps-là, mais les conditions sont différentes et le changement des conditions n'a pas été compensé par un changement de conditions dans l'organisation militaire. La faible solde pavée aux hommes se fait sentir chez les officiers.

Ils doivent faire des sacrifices et des dépenses pour maintenir l'intérêt des hommes. C'est une taxe injuste imposée aux officiers. C'est un principe qui est contraire à l'esprit de ce pays, et il devrait y avoir, d'une façon importante et tangible, une reconnaissance de la part du pays en général des sacrifices que font pour le pays les hommes qui font partie de la force militaire. Ce serait un attrait vers la troupe et en ferait un objet d'ambition plutôt que la considérer froidement. Nous nous en tenons trop aux vieilles traditions dans les affaires militaires, et nous n'adaptons pas nos affaires militaires aux nouvelles conditions. On pourrait dire que mes recommendations augmenteraient si énormément nos dépenses militaires qu'on ne peut pas y penser. A mon avis, il voudrait mieux réduire la milice de moitié, afin avoir des hommes capables, enthousiastes,

satisfaits et ambitieux dans leur état, que d'avoir le nombre que nous avons aujourd'hui, avec son esprit plutôt froid et sans soucis. Je sais que les recommandations que je fais sont très radicales, et je reconnais qu'il faudrait beaucoup de courage de la part du ministre pour les accepter, mais comme simple étranger, et comme un homme qui n'a aucun intérêt à servir par rapport à la milice, si non le désir, en qualité de citoyen ordinaire, de la voir efficace au plus haut degré, de la voir faire honneur au pays, et satisfaisante pour les hommes qui en font partie, je fais ces recommandations.

M. WILSON (Laval): Le ministre aurait-il l'obligeance de nous donner quelques renseignements sur l'école ou salle militaire projetée à Montréal. J'ai compris qu'il avait eu quelques entrevues avec le conseil de ville de Montréal quant à l'emplacement du terrain d'exercice ou de campement. Peut-il dire à quelle décision il en est arrivé?

M. HUGHES: L'honorable député d'Edmonton a dit qu'il n'avait eu aucun entraînement militaire. Il a certainement l'esprit militaire qu'il faut, et s'il avait eu un tout petit peu d'entraînement, il aurait fait un excellent soldat. Il n'est pas encore trop tard, et j'aimerais le voir à la tête des escadrons du Nord-Ouest dans un avenir rapproché. J'aimerais le voir en selle conduisant ses hommes au camp. Il a parlé de la question des uniformes, je partage son opinion, et je crois que tout le monde en conviendra, qu'un officier en devenant qualifié devrait recevoir son uniforme de service au moins.

Je ne vois pas pourquoi un officier devrait être obligé de mettre la main dans sa poche et acheter l'uniforme qui est nécessaire pour ses exercices au service du pays dans les camps, dans les villes et même à la parade. Je crois que l'uniforme devrait lui être fourni. La question est présentement devant un comité d'officiers chargé de trouver le moyen de mettre cette recommandation en pratique. Mon honorable ami a parlé d'une solde plus élevée pour les hommes. Ce qu'il a dit est logiquement correct, mais je ne crois pas que 5 p. 100 des volontaires au Canada y entrent pour l'argent. Dans les corps des villes, ils mettent l'argent en commun et n'y touchent jamais. On peut en dire autant d'un bon nombre de corps ruraux. Dans mon propre vieux régiment, nous payons presque toujours plus que nous recevions. Je trouve que c'est une question d'entraînement. Si vous donnez un entraînement convenable aux hommes, ils ne s'occupent pas beaucoup du chiffre de la solde. Je suis allé à Hamilton, il y a peu de temps, et il y avait quatre-vingt-onze messieurs autour d'une table. Ces quatre-vingt-onze messieurs avaient été officiers dans le service et je défierais qui que ce soit dans cette ville de choisir quatre-vingt-onze hommes pouvant les égaler. Il ne faut pas dire que la force militaire se compose des rebuts du pays.

M. OLIVER: J'espère que mon honorable ami n'a pas compris que je disais cela.

M. HUGHES: Non, naturellement, il y a dans les régiments des hommes qui ne devraient pas y être, mais les hommes de la milice de ce pays ne cèdent la première place à aucune autre classe d'hommes que vous puissiez choisir au Canada ou n'importe où ailleurs. Quant à ce qui concerne la question posée par mon honorable ami de Laval, je dirai que la propriété connue sous le nom de ferme Logan a été cédée au gouvernement canadien par le gouvernement impérial, et si elle était vendue, le produit de la vente devrait revenir au ministère de la Milice.

En 1908, 44 acres ont été remis en pleine propriété à Montréal, pour rien; 31 acres ont été remis à la ville de Montréal pour quatre-vingt-dix-neuf ans, au loyer nominal d'un dollar par année, et 3 acres 86 seulement ont été gardés par le ministère de la milice sur toute cette superficie, pour y construire un édifice pour l'artillerie, ou toute autre construction pour les besoins du ministère de la milice. Une petite lisière dans un square, environ 3 acres, ou un peu moins, était en train de se vendre à la ville de Montréal par des messieurs qui avaient intérêt à cette vente. J'ai été informé par le maire et par un honorable député de cette ville, qui était membre du conseil de ville, que ces messieurs remettraient ce terrain à la ville de Montréal, moyennant $750,000 si moi, en ma qualité de ministre de la milice, ou de membre du Gouvernement, je voulais remettre le reste de la propriété militaire, soit 3 acres 86, à condition que nous n'y bâtissions jamais, de manière qu'il y eût un carré parfait, j'en suis venu à la conclusion que la ville de Montréal avait été raisonnablement bien traitée par le ministère de la milice. En prenant cette évaluation de $750,000 pour ce petit coin, les 44 acres valent de $12,000,000 à $15,000,000, les 31 acres environ $9,000,000 et les 3 acres 86 $1,000,000. Je n'avais pas d'autorité et je ne vois pas que le gouvernement eût l'autorité de remettre gratuitement à qui que ce soit une propriété qui lui avait été confiée pour des fins militaires. Ce terrain devrait être employé pour le développement et le maintien de la milice du pays.

J'ai refusé de laisser avoir ces 3 acres 86 à la ville de Montréal, et bien que cela ne puisse pas convenir pour un parc d'artillerie, ce serait là un terrain superbe pour y construire la salle d'exercice d'un

de nos nouveaux régiments. Le 85e, qui est un régiment canadien-français, commence à prendre de l'importance dans cette partie de la ville; ce sera avant longtemps un régiment relevant de la ville, et il est très possible que le département trouve moyen de construire une salle d'exercice sur cet emplacement, ce qui nous épargnerait probablement trois quarts de million, qu'il nous faudrait dépenser s'il nous fallait acheter un autre emplacement. J'ajouterai que l'île Sainte-Hélène, qui est propriété historique, a été aussi transférée à la ville de Montréal pour $200,000. Toutes ces propriétés sont évaluées aujourd'hui à $7,000,000, et le département aurait pu avoir cet argent s'il n'avait pas fait les transferts que je viens d'indiquer.

M. WILSON (Laval): Je ne crois pas que le ministre ait répondu à ma question. Je désirerais savoir s'il en est venu à une décision au sujet de la construction d'une école militaire.

M. HUGHES: Une école militaire sera prochainement construite à Dorval.

M. WILSON: Alors, on n'en construira pas une dans la ville?

M. HUGHES: Non, il y aura une salle d'exercice.

M. WILSON: Où se trouve cette propriété à Dorval?

M. HUGHES: C'est l'ancien terrain de courses.

M. McLEAN (Sunbury-et-Queen): J'ai pris beaucoup plaisir à entendre ce que le ministre vient de nous dire au sujet de l'aide qui sera donnée aux officiers pour leurs uniformes. Les observations présentées par mon honorable ami de Edmonton m'ont aussi beaucoup intéressé. Je vois qu'il a les intérêts de la milice à cœur et qu'il se rend compte de ses besoins. Le point qui m'intéresse le plus, c'est que soldats et officiers devraient recevoir plus d'aide. Le ministre a fait observer avec beaucoup d'à-propos que les officiers des régiments de ville donnent leur temps gratuitement et volontairement; ils ne reçoivent aucune solde, ou bien cela va au fonds commun. Il en est de même des officiers attachés aux régiments des campagnes; ils versent aussi toute leur solde. En dehors de tout cela, considérons ce que donne l'officier. D'abord il est tenu de se préparer à subir un examen difficile. Un bon officier doit être doublé d'un homme d'affaires. Il lui faut être un homme d'importance dans le district ou la ville qu'il habite. C'est un homme dont le temps est précieux. Il est tenu de passer par un stage particulier avant d'arriver à l'école d'instruction. Il lui faut rester à l'école d'instruction durant au moins un mois, et il n'aura pas trop de trois mois s'il veut se mettre en état de passer son examen. Quand il forme un régiment, il lui faut perdre beaucoup de temps pour le recrutement. Il devra aussi consacrer beaucoup de temps à préparer ses hommes pour les manœuvres annuelles, s'il veut qu'ils y fassent bonne figure. Il lui faudra aller bien des soirs de suite à différents endroits de sa paroisse ou de son comté, ou, si c'est dans la ville, à la salle d'exercice, afin de préparer ses hommes. Il ne touche aucune solde et toute cette dépense supplémentaire sort de sa poche.

Quelle est sa récompense? Le Gouvernement exige qu'il ait un uniforme convenable. Quels sont les règlements au sujet de l'uniforme? La classe d'hommes où se recrutent les officiers constitue l'essence même de notre milice, et ces hommes se font un point d'orgueil de leur apparence personnelle. Leurs supérieurs sont des officiers venus d'Angleterre et qui sont bien habillés. Ils nous arrivent ici avec des uniformes élégants et qui leur vont à perfection. Les officiers de la milice canadienne désirent suivre cet exemple, et ils aiment bien eux aussi des uniformes brillants, élégants et qui leur aillent bien. Ces uniformes sont les mêmes que ceux des réguliers en Angleterre.

L'officier d'un régiment de ville est tenu de se munir d'une tunique, d'un veston de mess, d'un gilet et d'un pantalon, d'un "overall", d'une culotte de peau pour le service d'état-major, de la coiffure réglementaire, d'un uniforme khaki, et de diverses autres choses qui lui coûtent au plus bas prix £21 en Angleterre. C'est une grande injustice que de lui faire payer des droits sur cet uniforme. Par exemple, les sabres ne sont pas fabriqués au Canada, et si vous achetez un sabre d'un marchand, vous pourrez lire sur la lame les mots "Made in Germany" et cependant nous ne pouvons pas acheter nos sabres en Angleterre et les faire venir en franchise. Je connais le major Carvell, et j'ai fait faire nos uniformes en Angleterre. Un uniforme militaire, pour bien s'ajuster, doit être fait par un expert, et nous n'avons pas d'experts au Canada qui font une spécialité de cette classe d'uniformes. Tout officier qui a le souci de sa personne ou de son régiment achète son uniforme en Angleterre. Pourquoi nous obliger à payer des droits sur ces uniformes quand ils ne peuvent pas être confectionnés ici. Le ministre nous dit qu'il se propose de fournir des uniformes aux officiers. Eh bien, si ces uniformes doivent être les mêmes que ceux qui ont déjà servis dans le passé à quelques-uns de nos hommes, alors nous allons être des épouvantails. Aucun officier ne consentira à endosser de semblables uniformes.

Une VOIX: Ces uniformes sont destinés au service actif.

M. MACLEAN: Parfaitement, mais nous ne sommes pas tout le temps en service actif. Il nous faut faire appel à la vanité des soldats et des officiers, et cette vanité est dans ces circonstances un sentiment avouable. Qu'est-ce qui fait la valeur d'un régiment? Cela est dû à la vanité ou à l'ambition des officiers et des soldats de mettre leur régiment au-dessus de tous les autres. Comme on le sait, la grande force d'un corps de milice, en dehors de ses officiers, réside dans les sous-officiers, et l'idée que je me fais de la solde, c'est que le milicien ordinaire en retire trop: bon nombre de ces miliciens ne valent pas ce qu'il reçoivent et ne devraient jamais paraître aux camps d'instruction.

D'un autre côté, il y a un bon nombre d'hommes qui ont tout ce qu'il faut pour devenir des soldats superbes. L'ex-ministre de la Milice avait créé l'innovation de la solde basée sur le mérite. Afin d'avoir de bons sous-officiers, je recommanderais de donner à chaque sous-officier, quand il a passé l'examen démontrant qu'il peut commander et exercer une escouade, non seulement la prime l'indemnisant du temps absorbé pour la préparation de cet examen, mais, après qu'il a démontré ses capacités comme instructeur, je lui accorderais, en outre de la prime, une augmentation de solde. Quant aux incapables, l'argent dépensé pour eux est de l'argent perdu. Mais à tout homme passant un bon examen. et qui donne le minimum de points voulus au tir à la cible, j'accorderais un supplément de solde. A chaque sous-officier démontrant qu'il peut exercer une escouade, je donnerais un salaire raisonnable. En terminant, je fais appel au ministre de la Milice pour qu'il fasse abolir les droits de douane sur les uniformes, s'il veut s'attirer la gratitude des officiers de la milice canadienne.

M. CARVELL: Je regrette de ne pas être entièrement d'accord avec mon honorable ami de Sunbury-et-Queen, en tout ce qu'il vient de nous exposer, bien que je reconnaisse qu'il soit un vrai soldat et un excellent officier, et qu'il sache ce qu'il dit. Il n'y a pas le moindre doute que bon nombre de ceux qui vont camper chaque année ne valent rien et que l'argent dépensé pour eux est gaspillé; mais j'ai bien peur que mon honorable ami ne nous offre pas le remède qu'il faut. Il est possible que je ne me fasse pas une idée assez élevée de l'objet de la milice pour me hausser jusqu'à l'idéal que s'en fait le ministre de la Milice, mais j'ai toujours essayé de considérer tout cela comme une affaire. La seule justification pour ces dépenses de milice, c'est qu'une partie de notre population devrait toujours pouvoir recevoir les premiers rudiments d'une bonne instruction militaire, afin que nous puissions avoir des hommes au Canada, non nécessairement dans la milice active, qui, au besoin, constitueraient pour nous une force équivalant aux corps de réserves en Europe, et qui pourraient être mobilisés en un temps raisonnable. Cela a été mis en évidence lors de la guerre de l'Afrique du Sud. Le ministre, qui s'était rendu là-bas, conviendra avec moi, je crois, que tous ceux qui avaient déjà reçu un entraînement militaire se firent bien plus vite à leur métier que ceux qui n'étaient que des novices. Je suis aussi d'avis qu'il faut enseigner aux hommes à tirer, parce que celui qui ne peut pas se servir d'un fusil comme il devrait le faire ne vaut rien pour la milice. Il nous faut avoir dans la milice, non pas les rebuts venus d'un peu partout, mais les meilleurs hommes que nous pourrons trouver au Canada, et vous ne pourrez pas avoir ces hommes sans les payer.

Je crois pouvoir assurer qu'on peut obtenir dans les villes une meilleure classe d'hommes pour moins d'argent que dans les campagnes, parce que, dans les villes, les hommes vont le voir à la salle d'exercice, ils mettent leur argent en commun, ils en retirent de l'amusement, et ils ne sont pas forcés d'abandonner leurs occupations ordinaires quand ils font leur période d'instruction annuelle, ainsi qu'il arrive pour ceux des campagnes, qui sont alors forcés d'abandonner les travaux de la terre. L'homme industrieux qui a de l'ouvrage à faire est le seul à qui il convient de donner une instruction militaire. En outre, selon moi, le ministre dépense trop d'argent en broderies et plumets et pas assez pour ce qui est l'essence même de l'organisation. D'après un rapport du ministère de la Milice, les dépenses pour les exercices annuels en 1911 se sont élevées à $1,159,000, et là-dessus il n'y a eu qu'environ $750,000 pour allocation aux officiers et soldats. C'est-à-dire qu'à peine les deux tiers du total ont été consacrés au paiement des officiers et de la troupe. Il est vrai qu'il y a eu, l'année dernière, une légère augmentation. Je crois que le ministère paie maintenant au soldat ordinaire un dollar par jour. Avant cela, il ne retirait que 50 cents et sa solde supplémentaire, ce qui portait le tout à environ 90 cents. Je crois qu'il aurait été beaucoup préférable d'augmenter la solde de la troupe plutôt que celle des chevaux. Je n'ai jamais éprouvé, pour ma part, aucune difficulté à avoir des chevaux. J'aurais pu en recruter facilement chaque année pour six batteries à un dollar par jour. Pour les règlements de la campagne, il n'y a aucune difficulté à obtenir des chevaux. La difficulté est d'avoir le nombre d'hommes nécessaire. Bon nombre d'officiers font en sorte que ce soient les chevaux qui amènent les hommes, c'est-à-dire que personne ne peut obtenir

un cheval à moins qu'il n'amène un homme avec le cheval. Si vous doublez la solde de la troupe, cela ne nous fera toujours que trois quarts de million de dollars, ce qui est une pure bagatelle pour mon honorable ami. Il devrait payer les hommes de troupe $2 par jour, si c'est nécessaire, et ne prendre que les meilleurs hommes. En règle générale, ces hommes ne restent pas longtemps dans la milice. Ils s'engagent pour trois ans; mais cette règle n'est pas appliquée avec rigueur. En moyenne, ils ne reçoivent jamais plus que trois ou quatre années d'entraînement, et cet entraînement est à la vérité fort élémentaire. En augmentant la solde et en ne recrutant que les meilleurs hommes, vous vous trouvez leur donner un commencement d'instruction militaire, et si le temps devait jamais arriver où le pays aurait besoin d'eux, ils seraient prêts alors à rendre les services que l'Etat doit attendre d'eux.

M. LEMIEUX: Je désire appuyer ce que mon honorable ami de Queen-Sudbury a dit au sujet des uniformes. Je ne crois pas que des droits de douane devraient être perçus sur les uniformes de nos officiers et de nos soldats. La même remarque peut s'appliquer aux costumes de l'honorable ministre. Un ministre est tenu de porter des costumes de première classe, et il a des droits à payer sur ces uniformes. Cela est certainement injuste. Les officiers de notre miilice ne devraient pas, non plus, être forcés de payer de semblables droits. La question s'est déjà présentée auparavant, et j'ignore quelle excuse a été donnée.

Je demanderais à mon honorable ami le ministre des Douanes de bien vouloir enlever ces droits et épargner ainsi des frais aux officiers qui donnent leur temps et leur argent pour l'avancement de la milice et pour la défense du pays.

M. REID (ministre des Douanes): C'est le ministre des Finances qui est chargé de la confection du tarif. Je ne fais que l'appliquer.

M. LEMIEUX: Oui; mais assurément l'honorable ministre peut exercer de l'influence sur le ministre des Finances, qui n'est qu'un nouvel arrivé, et qui n'est qu'un converti de la dernière heure au grand parti conservateur. Mon honorable ami devrait lui faire remarquer qu'il est conforme à l'esprit du parti conservateur de traiter les officiers avec justice.

M. REID: Je suis d'accord avec vous.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami de Laval a soulevé une question très intéressante au sujet de la ville de Montréal. J'admets entièrement avec l'honorable ministre de la Milice que la ville de Montréal a été traitée généreusement par le Gouvernement fédéral. La ferme Logan ou le parc Lafontaine, qui est le nom d'aujourd'hui, et l'île Sainte-Hélène ont été pour ainsi dire transférées en pur don à la ville de Montréal. J'ai l'espoir que les autorités de Montréal reconnaîtront que le Gouvernement a bien son mot à dire au sujet de l'aliénation projetée de ces propriétés. Dans tous les cas, aucune spéculation ne devrait être permise au sujet de cette lisière très précieuse de terrain. Cela appartient au Gouvernement et la population de Montréal devrait pouvoir en avoir la jouissance. C'est un parc splendide, au cœur même de la ville. Le ministre de la Milice devrait utiliser ce parc pour des manœuvres, des parades et des exercices militaires. Je ne crois pas qu'il devrait jamais ériger là des constructions. Il y a déjà là l'Ecole normale et, depuis plusieurs années, j'entends dire par des gens ayant des attaches avec la municipalité de Montréal qu'il pourrait bien se faire que cet édifice disparût un de ces jours. Si jamais on construit là quelque chose, ce devrait être un édifice dont l'aspect pourra être un régal artistique pour la population.

Pendant la session, j'ai eu le plaisir de recevoir le rapport de mon honorable ami le ministre de la Milice au sujet du voyage en Angleterre et en France dont il a parlé il y a un instant. Il a suivi les manœuvres en Angleterre, et il a été autorisé à suivre celles de France. Pourrait-il me dire combien d'officiers l'ont accompagné en Angleterre et en France, et quels ont été les frais de cette mission?

M. HUGHES: Le colonel Hodgins, le colonel Landry, le colonel Maunsell et le major Robertson, en Angleterre, cinq en tout, je crois. En France, le colonel Landry et le major Robertson. Quant au total des frais, je n'ai pas les chiffres ici, mais je crois que cela ne s'est élevé qu'à $4,000.

M. LEMIEUX: En tout?

M. HUGHES: Je le crois.

M. WHITE (Victoria) (Alberta): J'ai été surpris d'entendre dire par l'honorable représentant de Sunbury-et-Queen que tous les officiers de milice étaient tenus de suivre un cours d'instruction. J'aimerais à savoir si c'est là une disposition générale.

Je sais qu'il n'en est pas ainsi dans la partie du pays d'où je viens. Bon nombre, dans l'Ouest, détiennent des grades sans avoir jamais eu aucun entraînement militaire et sans être allés à aucune école d'instruction. On me dit qu'il n'en est pas ainsi par tout le Canada, et j'aimerais à savoir si un candidat à un grade d'officier est tenu de posséder certains certificats.

M. HUGHES: Tout officier est tenu de se mettre en état de bien remplir ses fonctions. Evidemment, il peut être nommé provisoirement, mais il est censé devoir se met-

tre en règle dans la même année. Si mon honorable ami veut bien consulter la liste de la milice, il verra là que la grande majorité des corps de milice dans l'Ouest ont des officiers parfaitement qualifiés. Tous les officiers des corps à cheval sont des hommes qualifiés. Quelques escadrons, dans le nord, ont des officiers qui n'ont pas eu l'occasion de fréquenter les écoles. Ils sont censés devoir se mettre en règle dans l'année même de leur nomination, ou bien, au besoin, leur stage peut être prolongé.

M. WHITE: Le corps d'infanterie à cheval créé il y a quelques années—les Alberta Mounted Rifles—n'a pas d'officiers brevetés, dans les trois compagnies de ce corps. Il y a aussi quelques corps au Fort-Saskatchewan dont les officiers ne possèdent pas de certificats.

M. HUGHES: Si l'honorable député veut consulter la liste de la milice, il constatera que tous les officiers du 15me de Calgary sont brevetés, à l'exception de quelques-uns des sous-lieutenants. Je crois que le corps dont il parle est le 19me dragons. Il a un bon nombre d'officiers brevetés. Les sous-lieutenants nommés récemment n'ont pas pris leurs brevets, mais ils les prendront.

M. WHITE: Devant qui passent-ils leurs examens, devant un conseil?

M. HUGHES: Oui, ils vont à une école d'instruction militaire ou se présentent au conseil. Nous enverrons par la poste à mon honorable ami les conditions de l'obtention du brevet.

M. WHITE: En écoutant les discours de l'honorable député d'Edmonton et autres, j'ai remarqué les questions relatives à la raison pour laquelle nous ne pouvons avoir les meilleurs hommes. L'une des raisons est, à mon sens, celle dont j'ai parlé—que les officiers sont incompétents. Le court laps de temps alloué pour les exercices, et le fait que les officiers sont incompétents sont cause que le jeune homme qui désirerait s'enrôler est porté à croire qu'on ne pourra pas même lui enseigner les exercices ordinaires. On ne peut donc s'attendre à ce qu'ils s'intéressent beaucoup à la question. Il y a une autre raison. Je suis tout à fait d'accord avec le ministre lorsqu'il dit que ce n'est pas à cause de la solde, et cependant, il faudrait offrir quelque encouragement à la classe d'hommes que le ministre désire avoir, à ces jeunes cultivateurs et à ceux qui fournissent leurs propres chevaux, à ceux qui seraient là d'année en année et qui deviendraient experts dans trois ans.

Je me suis souvent informé auprès des jeunes gens de la raison pour laquelle ils ne s'enrôlent pas et ils m'ont généralement répondu que l'encouragement fait défaut. L'une des raisons est qu'il n'y a pas de champs de tir à la campagne. S'ils avaient l'occasion de fréquenter un champ de tir et d'apprendre à tirer, il y aurait là un encouragement et ils s'enrôleraient en nombre beaucoup plus grand. Il me semble qu'il ne suffit pas d'aller à Calgary durant quelques jours de l'année. Bon nombre de ces jeunes gens m'ont dit qu'ils n'avaient jamais manié un fusil, et cependant, ils retirent de l'argent comme ayant fait des exercices de tir. Je sais que de fait ils ne font pas d'exercices de tir au dépôt de leur corps, et s'il s'en fait quelque part ce doit être au camp de la brigade à Calgary. Je crois que l'argent dépensé pour l'achat de champs de tir serait de l'argent bien placé. Il y a quelques années le major commandant la compagnie dans la Saskatchewan a pris la peine de venir à Ottawa pour engager le ministère à acheter un champ de tir qui offrait beaucoup d'avantages naturels—un escarpement naturel de 75 pieds, sur la rivière, un endroit offrant des avantages supérieurs à presque tout autre qu'on aurait pu choisir. Le ministère ne s'est pas alors occupé de l'affaire. Mais je crois que si le ministre dépensait quelque argent pour établir des champs de tir, il ne serait pas difficile de trouver des jeunes gens prêts à s'enrôler. Et je crois, comme on l'a dit, que cet encouragement vaudrait mieux que la double solde.

M. HUGHES: Nous encourageons l'usage des champs de tir, mais cela prend du temps et de l'argent. Nous établissons des tirs réduits en plusieurs endroits, mais je ne m'attarderai pas à traiter ce sujet. Je suis d'accord avec l'honorable député en ce qui concerne une grande partie de ce qu'il a dit.

M. WHITE: Il y a quelques années on a formé des clubs de tir sous la direction du ministère, si je comprends bien. Non seulement des miliciens en faisaient partie mais aussi de simples bourgeois. Mais plus tard on a abandonné cette idée. Je crois que le mouvement était bon et il est regrettable qu'on y ait mis fin. Cela enseignerait aux hommes à tirer.

M. HUGHES: Il est encore permis d'en former.

M. WHITE: Mais il n'y a pas de champs de tir. Je crois que dans la Saskatchewan, nous avions environ soixante-dix membres, mais lorsqu'on nous a enlevé le champ de tir—c'est à ce sujet que le major est venu à Ottawa—le club n'a plus réussi.

M. HUGHES: Nous votons chaque année des crédits pour des champs de tir dans diverses parties du pays, mais il faut pour cela beaucoup de temps et d'argent.

82 corps de cadets, $325,000.

M. OLIVER: Le ministre voudra-t-il donner quelques explications au sujet de la constitution et du but de ces bataillons scolaires?

M HUGHES: Ces jeunes gens s'exercent sans solde, étant des garçonnets. La formation de ces bataillons est basée sur le principe d'après lequel lorsque le corps et l'esprit sont jeunes il est temps de former l'un et l'autre. Notre but est d'établir les bataillons scolaires sur une bonne base dans l'espoir que ces jeunes gens apprendront l'exercice pendant leur jeunesse et prennent ainsi goût à la milice, tout comme ils prendront goût à tout autre entraînement avant que d'avoir pris des habitudes définitives. Les honorables députés peuvent voir des bataillons scolaires dans presque toutes les parties du Canada. J'en ai passé 4,000 en revue il y a huit jours dans les collèges français de Montréal et près de 4,000 à Toronti, samedi passé.

M. GRAHAM: Ils appartiennent aux écoles, n'est-ce pas?

M. HUGHES: En grande partie attachés à des écoles jusqu'à présent, mais ils font aussi partie de régiments. Ils sont admirablement exercés. J'ai remarqué deux ou trois bataillons, l'un à Sainte-Catherine, et j'oserais dire que la moitié des jeunes gens de ces bataillons pourraient passer leurs examens pour le brevet d'officiers. J'ai été étonné de leur savoir-faire. Il est merveilleux de voir jusqu'à quel point les jeunes prennent goût à ces exercices. Tous ceux qui ont vu, à l'exposition de Toronto l'année dernière, les cadets à cheval du Nord-Ouest, admettront qu'ils constituaient l'une des principales attractions de l'exposition, et rien n'aurait pu surpasser la manière dont ils conduisaient leurs chevaux. Les cadets reçoivent $1 par an pour leur aider à se pourvoir d'uniforme, plus leur transport et leur nourriture pendant leur séjour au camp. Ils sont au nombre de 35.000, dont 15.000 dans la province de Québec; 6,000 à Montréal et dans les environs. Au collège du Mont Saint-Louis, il y en avait 600 à la parade, l'autre jour, un bataillon splendide formé de jeunes gens tels que vous n'en sauriez trouver de plus beaux au Canada. Le mouvement prend de l'expansion, de sorte que j'espère voir dans quelques années ces jeunes gens faire partie de notre effectif de milice. Bien que je ne tienne pas à dire ce que j'ai l'intention de faire, j'ai conçu des plans qui me permettront dans le cours de quelques années de modifier et de changer considérablement tout l'effectif. On constate que cet entraînement contribue puissamment à les maintenir dans l'ordre. Dans toutes les parties du pays des gens appartenant à toutes les classes s'en occupent. Ils en voient les avantages. C'est une récréation régularisée. C'est pour cette raison que je veux avoir des salles d'exercice dans tout le pays. Cela donne aux jeunes garçons l'occasion d'entrer faire des exercices au lieu d'être dans la rue. C'est un jeu dirigé, au lieu d'être un jeu non dirigé. Nous les exerçons aussi de la même manière que nous exerçons les éclaireurs aux camps. L'an dernier, bon nombre de gentlemen hésitaient à permettre à leurs fils de faire partie de ces bataillons. Nous en avons exercé huit mille. Le direteur d'un collège y est allé avec son fils et il est maintenant l'un des avocats les plus enthousiastes de ce système au Canada. On constate que tout l'ambiant est avantageux et que cela a pour tendance de faire de ces garçons des hommes virils.

M. OLIVER: A quoi doit servir cet argent?

M. HUGHES: Il y a dans chaque division, au Canada, des organisateurs de bataillons scolaires. Ils vont dans les diverses localités, organisent des escouades de jeunes gens et commencent à les exercer. Il y a le transport, les frais de voyage et la subsistance de ces officiers, $11,000. Puis il y a 19 instructeurs de l'effectif permanent, $1,900. Ils reçoivent une solde proviscire de $100 chacun. Puis il y a la subsistance, $10,000. Nous amenons les instituteurs au camp pour l'entraînement relatif aux bataillons scolaires. On estime que cette année 1,000 instituteurs suivront le cours et cela coûtera $75,000. Outre cela, il y a le transport de 30,000 membres des bataillons scolaires, et autres choses de ce genre.

M. OLIVER: Est-ce qu'on leur fournit des armes?

M. HUGHES: Nous n'avons pas fourni d'armes, à l'exception des carabines d'ordonnance dans certains cas pour le tir. Nous sommes maintenant à nous procurer une carabine à bon marché pour les bataillons scolaires, pas une carabine de qualité inférieure, et maintenant nous en distribuons quelques-unes pour le tir. Nous ne prétendons pas les armer tous de carabines. Cela coûterait trop.

M. ROBB: Combien dépense-t-on pour cette fin à même le fonds Strathcona?

M. HUGHES: Le fonds Strathcona n'est pas appliqué à cette fin, mais à la culture physique dans les écoles des provinces.

M. GRAHAM: Je suis un homme paisible, mais j'ai cependant quelque expérience dans ma famille, et je suis prêt à témoigner que l'entraînement reçu par ces jeunes garçons dans les bataillons scolaires est une excellente chose pour les enfants, même s'ils ne doivent jamais être obligés de défendre

leurs foyers. Je parle d'après mon expérience. Mon fils qui est passé par le bataillon scolaire est devenu capitaine dans son régiment avant de mourir.

M. HUGHES: C'était un bel officier.

M. GRAHAM: Il a pris son brevet à Toronto. Je n'ai jamais regretté l'argent que cela a coûté, parce que d'abord cela l'a développé au physique. Ce n'était pas un garçon qui avait l'air robuste lorsqu'il a commencé, mais après avoir été exercé dans le bataillon scolaire, il est devenu un homme très fort. Je suis en faveur de cet entraînement, même s'il n'y avait là qu'une affaire de maintien, à cause de l'amélioration qui en résulte sous plus d'un rapport. Quant à la vie du régiment au dépôt, je crois que c'est une excellente chose pour les jeunes gens même lorsqu'ils adoptent ce genre de vie. Je parle d'après mon expérience en ce qui concerne le régiment de Brockville.

Les membres de ce régiment passent un grand nombre de leurs soirées au dépôt d'armes. Ils ont leur jeu de balle au but, à couvert, et d'autres jeux quils ont organisés entre eux, ce qu'il leur permet de s'amuser et d'amuser les autres; ils acquièrent de la vigueur et de l'adresse et lorsqu'ils sont là, nous savons où ils sont. En même temps, ils se développent au physique.

Un mot au sujet de la compétence des jeunes garçons de ces bataillons. Un officier inspecteur est venu un jour à Brockville alors que nous avions un bataillon scolaire sous les ordres d'un jeune homme nommé Murray. L'officier inspecteur m'a dit qu'il n'y avait dans le régiment qu'un seul capitaine qui fût supérieur à ce garçon pour faire évoluer une compagnie, et qu'un spectateur étranger en eût douté. J'ai examiné la manière dont ce jeune homme faisait manœuvrer sa compagnie, et j'ai cru qu'il était aussi capable que n'importe quel officier du régiment. L'officier inspecteur m'a dit que s'il avait un prix à décerner, il n'y avait dans tout le régiment qu'un seul officier commandant qui fût supérieur à ce garçon. Je ne m'oppose à rien de ce qui peut avoir effet d'entraîner nos jeunes gens, d'en faire de meilleurs hommes. Je ne veux pas dire par là que je suis militariste—je crois qu'il y a une raison pour ces choses,—mais je veux dire un mot en faveur de l'entraînement des jeunes garçons, comme membres des bataillons scolaires, tout à fait en dehors de la milice. Cela leur aide physiquement, moralement et de toute autre manière pourvu que l'entraînement soit convenablement fait.

M. OLIVER: Quel est l'âge des membres des bataillons scolaires?

M. GRAHAM.

M. HUGHES: De douze à dix huit, alors qu'ils peuvent entrer dans la milice.

Vêtements, $700,000.

M. McKENZIE: Si j'ai bien compris le ministre, il a dit qu'il n'y avait dans la Nouvelle-Ecosse que deux régiments de montagnards, le 78e et le 94e.

M. HUGHES: Je crois qu'il n'y en a qu'un qui porte l'uniforme des montagnards, le 78e. Est-ce que le 94e porte l'uniforme des montagnards?

M. McKENZIE: Non, mais il est très désireux de l'avoir et il voudrait que le ministre lui vînt en aide. C'est un régiment beaucoup plus ancien que le 78e. Je crois que c'est le plus ancien régiment de la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. HUGHES: Comme mon honorable ami porte un nom de montagnard, il pourrait visiter le ministère et causer avec un autre montagnard, le quartier-maître général, M. McDonaid. Ils pourraient s'entendre.

M. OLIVER: Quelle est l'attitude du ministère au sujet des uniformes? Je constate qu'ils sont très variés.

M. HUGHES: Cela est ordinairement laissé à la décision de chaque corps. Le régiment de Moosejaw veut avoir l'uniforme des carabiniers. Vous ne pouvez faire consentir les autres régiments à l'accepter. Des régiments de cavalerie veulent avoir l'écarlate. Le régiment de Régina veut avoir l'uniforme des carabiniers tandis que le régiment de Saskatoon insiste pour avoir l'écarlate, de même que le régiment de Prince-Albert. Nous n'intervenons pas en cette affaire.

M. OLIVER: Est-ce qu'il n'est pas maintenant admis par les autorités militaires du monde entier que le khaki où une couleur semblable est la meilleure couleur?

M. HUGHES: Ceci est pour des fins d'exercices. Tous les régiments des villes reçoivent maintenant l'uniforme khaki, mais ils ont ordinairement d'autres uniformes pour les grandes occasions.

M. OLIVER: Si ce corps est réellement pour des fins de combat, et si l'uniforme convenable pour le combat est de couleur grise ou brun foncé, est-ce que le ministère ne donne pas à tous cet uniforme, que ce soit dans les villes ou à la campagne?

M. HUGHES: Si les régiments de la campagne le veulent, nous le leur donnons au lieu de la couleur écarlate ou de toute autre couleur. Les régiments ruraux qui vont au camp reçoivent des tenues de travail, mais la plupart d'entre eux préfèrent avoir un uniforme écarlate ou l'uniforme des carabiniers en sus de la petite tenue.

M. OLIVER: Je crois que si ce corps est créé dans un certain but, l'uniforme ne devrait pas être une affaire de choix, ce devrait être une affaire de programme gouvernemental. Les régiments devraient être pourvus des armes et des uniformes que l'expérience la plus récente a démontrés être les meilleurs et les plus convenables.

Dépenses casuelles, $44,000.

M. GRAHAM: Me sera-t-il permis de faire une suggestion? Je crois que nous avons discuté passablement presque tous les item, mais on me dit que certains honorables députés veulent faire d'autres remarques. Que diriez-vous si nous adoptions tous ces item, mais que nous réservions l'item 90 pour que les honorables députés qui désirent discuter ces questions puissent le faire au sujet de cet item?

M. HUGHES: Je consens à tout. Je remercie la Chambre de la discussion très loyale et très libre que nous avons eue. Je suis très heureux de l'intérêt que les représentants du peuple prennent au perfectionnement du ministère de la Milice. Qu'il me soit permis de dire, comme le savent la plupart des honorables députés qui ont pris part à cette discussion, que, non seulement en cette Chambre, mais personnellement, je suis toujours heureux de recevoir toute recommandation relative à l'amélioration de la milice. Quoi qu'on puisse faire ailleurs, je considère ce ministère comme étant absolument en dehors de la politique et je veux que les honorables députés des deux côtés de la Chambre soient convaincus que je suis prêt à recevoir toutes leurs recommandations. Mon honorable ami a dit qu'un officier lui avait écrit. Un homme ne perd pas ses droits en devenant membre de l'effectif de la milice, et il est parfaitement libre d'écrire à son député ou au ministre de la Milice et de lui dire ce qu'il pense de lui.

M. CARVELL: Alors, je demanderai au ministre de rembourser le prix de son cheval à l'officier en question.

(Le comité fait rapport de l'état de ses délibérations.)

DEMISSION D'UN DEPUTE.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu de M. James J. Donelly sa démission comme député du collège électoral de Bruce-sud, dans la province d'Ontario. En conséquence, j'ai autorisé le greffier de la couronne en chancellerie à lancer une lettre de convocation au dit collège électoral.

(La séance est levée à minuit et quinze minutes mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Mercredi, 28 mai 1913.

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

TERMINUS DE TORONTO.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux) demande à déposer un bill (n° 237) concernant le chemin de fer du Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto.

M. GRAHAM: Veuillez donner des explications.

M. COCHRANE: Le premier ordre donné par la commission des Chemins de fer exigeait un viaduc à quatre voies, mais on a constaté que ce ne serait pas suffisant pour transporter le trafic à Toronto. La commission a fait un nouvel examen et ordonnera de construire un viaduc à six voies, mais en l'éloignant du bord de l'eau. Ce bill autorise les différentes parties intéressées, y compris la ville de Toronto, a exproprier les terrains entre la ligne du chemin de fer et l'eau. Les commissaires du havre de Toronto sont en faveur de ce projet qui contribuera au développement du port.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

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

QUAI DE LA BAIE SAINT-PAUL.

*M. LEMIEUX demande:

1. Des réparations ont-elles été faites récemment au quai de la Baie-Saint-Paul par le Gouvernement? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces réparations?
2. Quel montant a été dépensé à cette fin?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire un quai nouveau à la Baie-Saint-Paul?

M. ROGERS:

1. (a) Oui. (b) Réparations urgentes à la cale, aux pieux pour amarres et à la plate-forme. Construction d'un hangar temporaire.
2. Environ $150.
3. Pas pour le moment.

EDIFICE PUBLIC DE MONTCALM.

*M. LAFORTUNE demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'un emplacement a été acheté et que les plans ont été préparés pour un édifice public à Saint-Jacques de L'Achigan, comté de Montcalm?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de procéder à la construction de cet édifice cette année?

M. ROGERS:

1. Oui, un emplacement a été acheté en mars 1909.

2. Pas cette année.

MUR DE SOUTENEMENT A CARLETON.

M. MARCIL demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il reçu une demande d'octroi pour le mur de soutènement à Carleton, Québec? Dans l'affirmative, de qui, et quelle décision, s'il en est, a été prise à ce sujet? Dans la négative, le département se propose-t-il d'agir dans l'espèce?

2. Si une demande a été reçue, quel montant y était mentionné?

M. ROGERS:

1 (a) Oui. (b) Du maire de Carleton qui a envoyé une pétition. (c) Aucune décision n'a été prise. (d) Pas pour le moment.

(2) La dépense est évaluée à $2,500.

QUAI DE MIGUASHA.

M. MARCIL: demande:

1. Le quai du gouvernement à Miguasha (P.Q.), a-t-il été transféré du département des Travaux publics à celui de la Marine et des Pêcheries? S'il l'a été, quand le transfert a-t-il eu lieu, et à l'instance de qui?

2. Quelqu'un a-t-il protesté contre ce transfert? Qui l'a fait? Quel en a été le résultat?

3. Exige-t-on du public qui se sert de ce quai des droits de quaiage?

4. Est-il vrai que le bac faisant le service entre Dalhousie et Miguasha a refusé de payer ces droits, et qu'il débarque ses passagers par le moyen de petites embarcations?

5. Si le quai a été transféré, un gardien du quai a-t-il été nommé? Quel est son nom, et quels sont ses émoluments?

M. HAZEN:

1. Oui. Le 14 février 1913.

2. Oui. D. Champagne. Il a été informé que les droits seraient perçus conformément à la loi.

3. Oui.

4. Le département n'en a pas connaissance; le gardien du quai a été informé que les bateaux abordant au quai seraient seulement tenus de payer une fois par jour et pas plus de deux fois par semaine.

5. Oui. Antoine Savoie, de Shoolhed. Rémunération, 50 p. 100 des droits de quaiage.

BOUEES DE SHAG-HARBOUR.

M. LAW demande:

1. Qui a le contrat pour le service des bouées à Shag-Harbour (N.-E.), et quelle rémunération reçoit-il à cet effet?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service? Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues?

3. Quels sont les noms des soumissionnaires, et quel est le montant mentionné dans chaque soumission?

4. Quel montant a été payé pour ce service, en 1909, 1910, 1911 et 1912?

M. HAZEN:

1. David E. Watkins, d'Atwoods-Brook, comté de Shelburne, $100 par an.

M. LAFORTUNE.

2. Oui; deux soumissions ont été reçues, la plus basse a été acceptée.

3. M. David E. Watkins, d'Atwoods-Brook, $100 par an; M. James E. Smith, de Lower-Shag, $125 par an.

4. 1909, $75; 1910, $75; 1911, $75; 1912, $75.

STATION DES SIGNAUX DE TEMPETES DE BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries sait-il si à la date même aussi récente que le 24 mai courant, la station des signaux de tempêtes de Bonaventure, Québec, était prête à être utilisée?

2. Si la station n'était pas alors prête à être utilisée, le département a-t-il reçu ou demandé quelque explication?

M. HAZEN:

1. Le directeur intérimaire du service météorologique a informé le département le 19 courant que la station avait été ouverte le 21 avril, cette année.

2. Répondu au n° 1.

LE GARDIEN DU QUAI DE CARLETON.

M. MARCIL demande:

1. Des accusations ont-elles été portées contre Bernard Leclair, gardien de quai et surintendant du port, à Carleton, Qué.? Dans l'affirmative, par qui ont-elles été portées et quelle en est la nature?

2. Une enqutête a-t-elle été tenue? Dans l'affirmative, qui a dirigé l'enquête et quel en a été le résultat?

M. HAZEN:

1. Des accusations d'ingérence politique ont été portées contre M. Leclair qui occupe les positions de gardien du quai et de surintendant du port à Carleton, par M. J. A. Mousseau.

2. La question a été référée pour enquête au commissaire Flynn. Son rapport n'a pas encore été reçu.

LE GARDIEN DU PHARE DE CARLETON.

M. MARCIL demande:

1. Des accusations ont-elles été portées contre Francis Cullen, gardien du phare sur le quai de Carleton, Québec? Dans l'affirmative, par qui, et de quelle nature sont-elles?

2. Y a-t-il eu une enquête? Dans l'affirmative, par qui, et quelle décision, s'il en est, a été prise en cette affaire?

M. HAZEN:

1. (a) Oui; (b) M. N. Boudreau, M. J. Cauchon, M. J. A. Mousseau; (c) Ingérence politique.

2. M. W. A. E. Flynn a reçu l'ordre de faire une enquête, mais son rapport n'a pas encore été reçu.

DEPOT D'UN DOCUMENT.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt du document suivant:

Copie des devis et des soumissions relativement aux matériaux dont on devra se servir

dans la construction de la cale sèche projetée de Lauzon, Qué.—M. Lemieux.

SEANCES DU SAMEDI.

L'hon. R. ROGERS (ministre des Travaux publics, propose:

Que la Chambre siégera samedi, le 31 mai courant, et chaque samedi subséquent jusqu'à la fin de la session; les heures de séance et l'ordre de priorité seront les mêmes que pour les vendredis.

Sir WILFRID LAURIER: Je suppose que le Gouvernement n'a plus d'autres affaires à présenter.

M. ROGERS: Il y a un avis donné aujourd'hui de quelque législation relative au chemin de fer. En dehors de cela, je ne connais rien de spécialement important.

Sir WILFRID LAURIER: A-t-on l'intention d'examiner tout ce qui est inscrit au Feuilleton? Il y a encore deux bills à présenter, l'un pour modifier la loi des archives, l'autre pour la pêche du phoque. Puis il y a encore plusieurs bills du ministre des Postes. A-t-on l'intention de s'occuper de ceux-là?

M. ROGERS: Je crois qu'il y en a un ou deux que nous ne nous proposons pas de présenter. Nous serons heureux de donner tous les renseignements à mon honorable ami, demain.

(La motion est adoptée.)

TRADUCTION DES RELEVES.

M. MARCIL: Avant l'appel des ordres du jour, je désire poser une question au ministre de la Marine à propos d'un relevé que j'ai demandé il y a quelque temps.

Je voudrais signaler à son attention un fait assez intéressant. Ce rapport concerne une circonscription française. Toute la correspondance est en français; mais tous les documents ont été traduits en anglais, ce qui a exigé un travail assez considérable. Si j'envoie ces documents aux intéressés, il me faudra les traduire de nouveau en français, sans être certain que cette nouvelle traduction sera conforme à l'original. Je crois qu'il vaudrait mieux à l'avenir, quand des rapports seront demandés, déposer les documents dans leur langue propre. L'honorable ministre doit comprendre la position dans laquelle je me trouve.

M. HAZEN: C'est la première fois que l'on appelle mon attention sur une question de cette nature. Je n'ai eu aucune connaissance personnelle de la préparation de ce rapport. Si cela peut être utile à mon honorable ami, je me ferai un plaisir de donner des ordres immédiatement pour que les documents français soient déposés. Il arrive quelque fois que le sens ou la portée d'un document soit altéré dans la traduction.

DEBATS FRANCAIS—DISTRIBUTION QUOTIDIENNE.

M. H. BOULAY (Rimouski): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire attirer votre attention sur le fait que la version française du hansard de jeudi dernier, le 22 courant, n'a pas encore été distribuée. J'aimerais savoir qui en est responsable. La même chose s'est déjà produite durant la session. D'après la règle, nous devons avoir les Débats des Communes, en français, dans les 48 heures. J'aimerais savoir comment il se fait que depuis le 21 nous n'avons rien reçu. Je fais ces remarques afin d'être renseigné sur ce point.

M. l'ORATEUR: Je ne puis pas dans le moment fournir à mon honorable ami le renseignement qu'il demande. Il me semble que la version française des Débats doit être distribuée comme il le dit. J'ignore pourquoi la chose n'a pas été faite. Je prendrai des renseignements et je verrai à ce que ces retards ne se produisent plus.

MAUVAIS TRAITEMENTS INFLIGES A DES IMMIGRANTS RUSSES.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre intérimaire de l'Intérieur): Hier, l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a interpellé le Gouvernement au sujet de certaines plaintes concernant la manière dont des immigrants russes ont été traités à Moosejaw et à quelques autres endroits, sur le parcours du chemin de fer Canadien-Pacifique. L'honorable premier ministre a répondu en partie à mon honorable ami et a promis que je fournirais d'autres explications aujourd'hui. Au commencement du mois d'avril, nous avons reçu une plainte directement de Moosejaw concernant cette affaire. Plus tard, nous en avons reçue une du Consul général de Russie à Montréal et une autre du Conseil des Arts et Métiers, de Moosejaw. Nous avons chargé le commissaire de l'immigration à Winnipeg d'instruire une enquête et voici le rapport qu'il a fait le 12 avril:

Les comptes rendues des journaux concernant l'affaire des ouvriers russes à Boharm, Sask., sont absolument faux. Pour l'information du Consul général de Russie à Montréal, j'ai l'honneur de faire rapport que le 2 avril un convoi spécial, transportant 400 ouvriers russes est parti de Moosejaw à destination de l'Ouest, pour aller travailler à la construction d'une voie ferrée. Des compatriotes de ces ouvriers, à Moosejaw, les avaient incités à rompre leur engagement, à déserter et à chercher de l'ouvrage indépendamment. Pour prévenir ces désertions, les wagons ont été fermés à clefs, à Moosejaw et le convoi pas-

sait à Boharm, à une vitesse de 20 milles à l'heure, lorsque 17 ouvriers ont réussi à ouvrir les portes et ont sauté en bas du convoi, en marche, pour s'évader. Le chef du train a fait arrêter le convoi; a ordonné aux russes de revenir et a tiré quelques coups de revolver en l'air, pour les intimider. Personne n'a été atteint par les projectiles; trois personnes se sont blessées légèrement en sautant en bas du convoi en marche. Tout ce qui a été dit concernant la nourriture et les mauvais traitements infligés aux russes est faux. Ces hommes n'ont pas été enfermés, sauf que les wagons ont été fermés à clefs aux têtes de ligne; personne n'a cherché à les attaquer et il n'y a pas eu d'autres blessés que ceux que je viens de mentionner.

Ce rapport a été communiqué au consul général de Russie à Montréal et nous avons reçu de lui la lettre suivante:

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre communication du 16 courant, en réponse à mon télégramme du 9, adressé à l'honorable ministre de l'Intérieur, au sujet des coups de feu qui ont été tirés dans des circonstances particulières, alors qu'un certain nombre de ces sujets russes allaient de Moosejaw à Boharm, Saskatchewan, le 2 avril de cette année, à bord d'un convoi spécial.

Veuillez accepter mes sincères remerciements pour votre bienveillante réponse, dont j'apprécie dûment le contenu.

Puisqu'il n'y a aucun doute, cependant, que les coups de feu ont été tirés, je prends la liberté de demander si une pareille conduite est permise, étant donné les circonstances, et si elle est autorisée par la loi, comme moyen de répression.

La conduite des fonctionnaires du chemin de fer Pacifique-Canadien dans cette affaire occupe actuellement l'attention du département. Je ne désire pas en dire davantage pour le moment.

M. OLIVER: Nous sommes bien aises d'apprendre que le département s'occupe de la conduite des fonctionnaires du chemin de fer Pacifique-Canadien, mais je voudrais qu'il fût bien entendu que cette déclaration du ministre ne clos pas l'affaire. A une date ultérieure, le ministre devra nous communiquer le résultat de ses pourparlers avec les autorités du chemin de fer Pacifique-Canadien sur cette question. Je n'ai aucun doute que tout le monde reconnaîtra avec le consul russe qu'une pareille conduite ne peut pas être approuvée.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas qu'il soit permis d'engager une discussion à ce moment.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Travaux publics—appointements, y compris celui de K. G. Spangenberg, de $1,800, $493,-487.50.

M. CROTHERS.

M. GRAHAM: Je vois que le traitement du sous-ministre est fixé ici à $5,000. J'ai remarqué que les traitements de quelques-uns des sous-ministres ont été considérablement augmentés et dépassent le chiffre fixé par la loi du service civil. Je ne m'oppose pas à ce que les sous-ministres reçoivent des appointements appropriés, mais si on augmente le traitement d'un sous-ministre, on convaincra difficilement les autres qu'ils n'ont pas le droit à la même faveur.

Les sous-ministres des Chemins de fer et des Travaux publics ont une lourde tâche à remplir et occupent des positions pleines de responsabilités. Le sous-ministre des Chemins de fer agit depuis plusieurs années comme président du bureau d'administration des chemin de fer de l'Etat et on lui a assigné beaucoup d'autres fonctions en rapport avec l'Intercolonial, mais cependant, son traitement est resté à $5,000. Je crois de mon devoir d'avertir l'honorable ministre qu'il se prépare des ennuis s'il ne fait pas un classement des fonctionnaires de son département en spécifiant un traitement fixe pour chaque classe, et en accordant peut-être les traitements les plus élevés à ceux qui ont les charges les plus onéreuses à remplir. Je crois que c'est ainsi que les choses se passent en Angleterre et je n'ai aucun doute que cette question causera toujours des embarras, tant que les sous-ministres de tous les départements seront sur un pied d'égalité, sous le rapport du traitement. Je considère que ces sous-ministres, surtout dans les départements très occupés, ne sont pas suffisamment rétribués. Mes remarques doivent être plutôt prises dans ce sens, qu'être considérées comme une critique des augmentations.

M. BELAND: Que fait-on de l'indemnité des députés?

M. ROGERS: Je fais grand cas de ce que vient de dire l'honorable député au sujet du traitement des sous-ministres, mais il sait comme moi que c'est une question difficile à régler. J'admets parfaitement qu'il y a des sous-ministres dont les appointements sont insuffisants, si l'on tient compte du travail qu'ils ont à faire. Le sous-ministre de la Justice se trouvait dans des circonstances spéciales; vu ses longs états de service et la haute position qu'il occupe dans le barreau, nous n'aurions pas pu le garder à notre emploi, sans lui accorder une augmentation et il aurait été très difficile de le remplacer. Le Gouvernement a aussi étudié le cas des autres sous-ministres, en vue d'augmenter les traitements, mais par suite de la nature compliquée de la loi du service civil, si je puis m'exprimer ainsi, il n'a pas été possible, au cours d'une session très occupée, d'arriver à une solution. C'est une question qu'il faudra remettre à l'étude et je crois même qu'avant longtemps, nous aurons à reviser toute la loi du service civil. Je regrette que mon honorable ami ait borné ses remarques aux appointements des sous-

ministres, quand je n'ai aucun doute qu'il avait également l'intention de parler de l'indemnité des députés. Quoi qu'il en soit, c'est une question que nous aurons à discuter plus tard.

M. GRAHAM : Pour ce qui concerne le sous-ministre de la Justice, je crois plutôt que son traitement n'a pas été suffisamment augmenté, si l'on tient compte de ses connaissances spéciales, du travail qu'il fait et des services qu'il rend au pays. Sa position ne ressemble pas du tout à celle des autre sous-ministre. Je crois qu'il agit comme avocat de la Couronne dans toutes les causes qui sont soumises au comité judiciaire du Conseil Privé. Il est parfaitement en état de remplir cette position, aussi bien que pourraient le faire les meilleurs avocats du barreau anglais. Grâce à ses services, le gouvernement a pu s'exempter de payer des sommes considérables en honoraires aux avocats célèbres d'Angleterre.

Je répète que la position du sous-ministre de la Justice ne peut pas être assimilée à celle des autres sous-ministres. Si nous voulons avoir comme sous-ministre de la Justice un homme à la hauteur de la position et capable d'agir comme avocat du gouvernement, comme le fait le sous-ministre actuel, nous devons lui accorder un traitement spécial et différent de celui des autres sous-ministres.

Je n'ai rien à dire quant au chiffre du traitement des sous-ministres, mais je prétends qu'ils ne devraient pas être payés tous sur un pied d'égalité, car la position, dans certains départements, comporte beaucoup plus de responsabilités que dans d'autres. Je crois qu'une distinction devrait être établie. Quoi qu'il en soit, je tiens à ce qu'il soit bien compris qu'à mon avis, le sous-ministre, loin d'être trop rétribué, ne l'est pas suffisamment.

M. BELAND: Ma seule objection à l'inégalité des appointements des sous-ministres, c'est que le sous-ministre du Service naval reçoit $6,000, quand le sous-ministre des Travaux publics ne reçoit que $5,000. Les fonctions du sous-ministre des Travaux publics sont certainement plus importantes que celles du sous-ministre du Service naval.

On se hâte de mettre au rancart ce qui subsistait du service naval, avant cette date, cela au point que, bientôt, le sous-ministre de se service n'aura plus rien à faire. Par contre et durant ce temps-là, l'assistant-ministre des Travaux publics remplit une fonction d'une importance primordiale, dis-je, si je la compare avec celle de tous les autres chefs réels des divers ministères. L'honorable ministre devra se convaincre de l'importance exceptionnelle de son département.

M. ROGERS: C'est là ce que je comprends.

M. BELAND: L'honorable ministre a abandonné le département de l'Intérieur pour prendre la direction du ministère des Travaux publics, et si ce dernier n'avait pas été plus important, il ne se serait pas produit de changement et les choses seraient restées en l'état. Je me demande pourquoi son sous-ministre ne recevait que $5,000, alors que le sous-ministre du Service naval retire $6,000, pour remplir une fonction de parasite, si l'on envisage la question au point de vue du travail exécuté.

M. ROGERS: Voici encore un exemple des nombreuses anomalies et injustices que le statut relatif au service civil a permises et que nous avons constatées, lorsque nous avons pris la direction des affaires. Cela constitue un état de choses auquel nous devons, je crois, remédier dans un avenir rapproché.

M. MURPHY: Il est une autre anomalie que démontre ce budget supplémentaire. On se propose d'augmenter les appointements du sous-ministre d'une autre division du service et de les porter au chiffre mentionné dans le cas du sous-ministre des Travaux publics. Le budget supplémentaire fait mention d'un crédit portant à $5,000 les appointements du sous-ministre et secrétaire du département de la Justice. Je suppose que le ministre de la Justice nous expliquera tout cela, lorsque nous en arriverons à ce crédit que je tiens à signaler à l'honorable ministre des Travaux publics. Il a dit au comité qu'il fallait faire disparaître certaines inégalités de traitements et que ce crédit en était la preuve la plus flagrante.

Quant à l'observation qu'on a faite qu'il serait difficile de retenir les services du sous-ministre de la Justice, à moins qu'on n'augmentât les appointements de ce fonctionnaire, je me garde d'exprimer le moindre avis, en ce moment. Toutefois, je ferai observer que lorsqu'un état de choses semblables s'est produit, il y a quelques années, au sujet du sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, le Gouvernement a permis à celui qui remplissait alors cette fonction de démissionner; nous avons tenu cette attitude, estimant que cela valait mieux que d'augmenter les appointements de ce fonctionnaire.

M. PROULX: Je crois que l'argument qui consiste à dire que le sous-ministre ne doit pas rester en fonctions, à moins que ses appointements ne soient augmentés, ne peut être invoqué avec raison, car j'estime que c'est là tenir le ministre dans une position qui le met dans l'impossibilité d'agir. Si le sous-ministre ne tient pas à rester en fonctions, je crois qu'il sera facile au ministre de trouver un grand nombre d'autres personnes qui demanderont à remplir cet emploi. En augmentant de

$3,000 les appointements du sous-ministre de la Justice, nous allons créer des mécontents parmi les autres sous-ministres. Ces derniers estimeront que leurs appointements ne sont pas assez élevés et tout le service sera désorganisé.

Mon honorable ami de Welland (M. German) dit que le sous-ministre comparaît comme avocat soit pour la poursuite soit pour la défense devant le Conseil privé. Je sais que c'est ce qu'il a fait, dans le passé, mais je comprends que, lorsqu'il s'est agi des causes les plus importantes, le ministère a retenu les services d'un avocat éminent. L'appel à la cour suprême, dans le cas d'un mariage, a été confié à des avocats éminents de Toronto et de Montréal. Lorsque la cause fut plaidée devant le Conseil privé, ces avocats plaidèrent devant ce tribunal. La cause n'était plus entre les mains du sous-ministre de la Justice. Le département acquitte, chaque année, des montants considérables d'argent en frais judiciaires à un avocat qui doit plaider, soit devant la cour suprême, soit devant le Conseil privé. Je crois que tout cela me donne raison de conclure qu'il n'est aucunement nécessaire d'augmenter de $3,000 les appointements du sous-ministre.

M. MARCIL: On me permettra de dire un mot sur cette question. Je sais que nous ne pouvons débattre le sujet des appointements, d'une façon générale, en ce moment. Toutefois, je tiens à faire observer en premier lieu, que, dans le cas même de celui qui remplit la fonction d'Orateur —poste que j'ai eu l'honneur d'occuper pendant quelque temps—l'anomalie saute aux yeux que l'Orateur ne retire que $4,000 alors qu'on suppose qu'il doit recevoir des hôtes de tout le Dominion. Le greffier de la Chambre retire $5,000. Ce montant n'est pas assez élevé. Au sujet de l'Orateur, je demande à la Chambre de se prononcer. Dans le ministère de la Justice nous comptons un des hommes les mieux doués de sa profession; cependant, il recevra $3,000 de moins que le chiffre que représenteront les appointements de son sous-ministre. Quel effet tout cela aura-t-il sur l'opinion publique? Que dire au sujet des membres du Parlement qui passent cinq, six ou sept mois à Ottawa à s'occuper des affaires du pays?

L'autre jour, je revenais de l'Ouest du Canada en compagnie d'un des plus hauts fonctionnaires de l'Etat. Cet homme s'était rendu à Washington pour y discuter des affaires publiques. Il a exprimé l'avis qu'un membre de la Chambre des communes du Canada, s'il possédait les qualités requises pour remplir la fonction, était l'égal d'un membre du congrès des Etats-Unis. Les ministres savent que les membres du Congrès des Etats-Unis reçoivent une indemnité dont le chiffre est beaucoup plus élevé que ne l'est celui qui est accordé aux membres de la Chambre des communes du Canada. Cet homme a exprimé l'avis que $5,000 ne représenteraient pas un montant trop élevé lorsqu'il s'agissait de payer les services d'un membre compétent de la Chambre des communes, pour l'engager à demeurer ici, six ou sept mois de l'année, à seule fin de travailler pour son comté et pour le pays en général. Je puis plutôt parler librement, parce qu'il y a quatorze ans que je fais partie de cette Chambre et que j'ai assisté, à deux ou trois reprises différentes, à la modification de la composition même de la Chambre. Les choses en sont arrivées au point que seul l'homme riche ou le pauvre diable peuvent siéger en cette enceinte. Cela devient impossible à l'homme d'affaires actif ou à celui qui exerce une profession de venir ici pour y passer six ou sept mois de l'année.

Le riche peut venir ici et se permettre ce luxe, mais le pauvre, s'il veut conserver la confiance de ses électeurs, se trouve dans une posture telle qu'avant quinze ou vingt ans, il sera sur le pavé. Il y a eu des hommes qui, après avoir fait partie de cette Chambre, seraient à l'hospice des pauvres, ne serait-ce le fait qu'ils retirent, d'une façon ou d'une autre, quelque argent du trésor public.

Je crois que l'administration devrait s'occuper sérieusement de cette affaire et commencer au sommet. Si un membre du cabinet, avec la responsabilité qui lui incombe, représente quelque chose qui, au point de vue de l'opinion publique, mérite quelque considération, il doit recevoir un traitement plus élevé qui ne l'est celui qu'il retire, aujourd'hui. Ce dernier est ridicule. Dans quelques-unes des grandes compagnies de Montréal on trouve des employés qui reçoivent une rémunération plus considérable que ne l'est celle accordée aux ministres de la couronne au Canada. Je verrais avec plaisir l'honorable ministre des Travaux publics et ses collègues s'intéresser à cette question, l'étudier et la résoudre, d'une façon satisfaisante, après avoir commencé par les membres du cabinet, les sénateurs et les membres de la Chambre des communes, pour se rendre jusqu'aux détails du service civil, dans le but de payer aux serviteurs de l'Etat qui remplissent convenablement leur emploi la compensation qui leur est due.

M. VERVILLE: Je tiens à dire un mot sur cette question de l'augmentation des appointements et des salaires. Le ministre des Travaux publics a dit qu'il serait impossible d'augmenter les appointement du sous-ministre des Travaux publics, à cause des dispositions du statut relatif au service civil. Il me semble qu'on aurait dû

étudier cette question auparavant. En effet, j'estime que le ministère des Travaux publics est le plus important de toute l'administration; ainsi, si quelqu'un doit obtenir une augmentation d'appointements, c'est bien le sous-ministre des Travaux publics. Je n'ai jamais combattu l'augmentation des traitements. Du moment que j'ai pu travailler, date mon ambition de gagner des gages plus élevés. Il se trouvera, sans doute, quelques honorables députés qui estiment qu'ils ne gagnent pas plus que ce qu'ils reçoivent, sous la forme de l'indemnité telle qu'elle est aujourd'hui.

Je prétends que je gagne plus cher et il me semble que le Gouvernement devrait étudier cette question d'augmenter cette indemnité, jusqu'à un certain point, de façon à la rendre raisonnable et à ce que tout le monde l'envisage sous ce jour. Nombreux sont les hommes qui peuvent parfaitement se donner le luxe de siéger en cette enceinte, favorisés qu'ils sont au point de vue de la fortune, ou intéressés qu'ils restent à certaines industries et à certains commerces importants, mais ce n'est certainement pas mon cas.

Il peut arriver que je sois en meilleure position que tout autre membre de cette Chambre pour discuter cette question et voici pourquoi: l'année qui a précédé celle où je devins membre de cette Chambre, l'indemnité fut portée de $1,500 à $2,500 et, au cours de la première session qui suivit mon élection, la Chambre fut saisie d'un projet de loi qui révoquait cette augmentation. Je n'ai pas voté alors en faveur de cette proposition, ne me trouvant pas dans la Chambre, mais j'ai parlé contre le projet de loi demandant la diminution de cette indemnité. J'ai déclaré alors—ce que je répète, aujourd'hui—que je ne connaissais personne, ayant le sens commun, qui pût s'opposer à l'augmentation de cette indemnité ou de ce traitement. J'appelle cela un traitement, parce qu'il s'agit d'un salaire, si minime soit-il. D'après ce qui s'était répété de bouche en bouche, dans les couloirs, je m'attendais à ce que toute la députation tombât d'accord sur ce point, au cours de cette session. On pourrait arguer que la population de notre pays n'envisagerait pas cette augmentation avec faveur. Quant à moi, je suis prêt à défendre cette augmentation partout et chaque fois que l'occasion de le faire me sera offerte. Nous valons plus que l'argent que nous recevons, aujourd'hui, sinon nous ne valons rien du tout. Nous passons six ou sept mois de l'année à légiférer, dans les intérêts du pays, et je crois que les sessions dureront au moins six mois, à l'avenir.

Le pays continue à se développer, ce qui fait que le volume de la législation dont nous devons nous occuper augmente chaque année. Malgré toute la bonne volonté de la part des membres de cette Chambre d'expédier les affaires du pays, je ne vois pas comment il sera possible d'avoir, à l'avenir, des sessions plus courtes que celle que nous avons eue cette année, si nous voulons suivre les progrès du pays. Tenant compte de tout cela, je ne vois pas comment il peut se trouver un seul membre de cette Chambre qui dise qu'il est prêt à revenir passer ici six ou sept mois de l'année, en retour de l'indemnité qu'il retire aujourd'hui. M'est avis que l'honorable ministre des Travaux publics devrait faire quelque chose à cette fin, au cours de cette session, et j'espère que la nouvelle qui a couru les couloirs prendra forme, avant que cette session ne se termine.

M. PROULX: Je regrette d'avoir à dire que la tendance est d'augmenter les appointements des fonctionnaires les mieux rétribués de l'administration, à cause de leurs emplois plus élevés, alors que le Gouvernement ne paie que $500 par année, les services d'un messager, dans un département quelconque. Comment peut-on espérer qu'un homme subvienne aux besoins d'une famille, s'il ne retire qu'un salaire de $500 par année? Le fonctionnaire qui reçoit $5,000 par année mérite une augmentation d'appointements; celui qui retire $7,000 par année, demande que ses appointements soient portés à $10,000.

M. EDWARDS: Un homme ne devrait pas avoir de famille, s'il ne gagne que $500 par année.

M. PROULX: Je ne puis partager l'avis de l'honorable député de Frontenac. Tout homme devrait avoir le privilège de contracter mariage. Pourquoi punirait-on un homme parce qu'il ne possède pas l'instruction voulue pour occuper une situation plus élevée?

M. BELAND: L'honorable député veut-il laisser entendre qu'un homme est puni, s'il n'est pas marié?

M. PROULX: Je crois que la tendance est d'augmenter les gros appointements, sans tenir compte des fonctionnaires dont le traitement est moins élevé.

Ils sont peut-être assez bien rémunérés pour le travail qu'ils ont à faire; mais enfin, il leur faut vivre, supporter une famille, et ils doivent toucher une rémunération suffisante pour cela. Il devrait y avoir plus d'égalité dans les appointements des employés. Quant à l'indemnité des députés, on ne l'a jamais considérée comme traitement, mais comme indemnité. Si c'était un traitement je voudrais l'augmenter, mais c'est une indemnité et je m'oppose à ce qu'elle soit augmentée.

M. ROGERS: L'honorable député de Prescott (M. Proulx) a fait mouche, au sujet du service civil, du moins en disant qu'il est impossible d'allouer un traitement de plus de $500 par année à un employé qui débute dans un ministère en y faisant l'ouvra-

ge ordinaire Eh bien, ce qui est impossible, c'est d'avoir un bon employé pour $500; si toutefois on se le procure on ne le garde pas plus de quelques mois, il quitte son emploi et s'en va travailler pour le compte d'une compagnie ou d'un particulier qui apprécie ses qualités et ses aptitudes. Le service civil finit ainsi par ne compter de sujets comme il lui en faudrait, il a même. en fait de sujets, tout ce qu'il ne lui faudrait pas. On ne saurait s'attendre à un bon service de la part d'un homme à qui on n'accorde que $500 de salaire. D'ailleurs, il vaut mieux que le service civil se passe d'un homme qui travaille pour ce prix. Voilà, je pense, un des maux auxquels il faudrait remédier.

Ce qu'ont dit les députés de Maisonneuve et de Bonaventure au sujet des augmentations de traitements fait surgir une question très importante, mais elle ne relève pas directement de mon ministère et je ne saurais dire aujourd'hui ce que l'avenir nous réserve. Les honorables députés de la gauche qui ont adressé la parole voudront bien cependant remarquer que la gauche représente ici l'opinion publique et que l'opinion publique finit toujours par triompher. Nous allons attendre qu'elle s'exprime au sujet de l'indemnité des députés et de l'augmentation des salaires des employés.

M. R. LANCTOT (Laprairie-Napierville): Monsieur le président, ce n'était pas mon intention de prendre part à cette discussion sur l'augmentation des salaires, mais attendu que quelques députés de la gauche ont profité de cette occasion pour demander une augmentation de l'indemnité parlementaire. je dois dire, tout d'abord, que quant à moi, je voudrais avoir l'opinion de ceux qui, dans la dernière élection, prêchaient l'économie et pour un plébiscite sur toute dépense nouvelle, et ce, en particulier des députés de la province de Québec s'ils sont en faveur d'une indemnité de $4,000 à $5,000 par session. Si une telle augmentation était faite, ce serait une dépense additionnelle, pour les députés et les sénateurs, de $817,500; ce qui représente un capital de 20 millions à 4 p. 100 d'intérêt.

Je crois qu'avec cette somme de 20 millions, on pourrait faire énormément pour le bien du pays, ce qui serait beaucoup plus à propos que d'augmenter les salaires sans consulter le peuple. Je dois dire, que, quant à moi, je m'opposerai à ces augmentations de salaires tant que le peuple n'aura pas été consulté.

M. MURPHY: L'honorable ministre voudrait-il nous dire comment il se fait que, de 311 qu'il était l'année dernière, le nombre d'employés de son ministère se soit élevé à 336 cette année.

M. ROGERS : La principale augmentation s'est faite dans le département de l'architecte. Jusqu'à présent le ministère des Travaux publics faisait faire les plans des édifices publics au dehors. Nous voulons avoir des architectes et des dessinateurs qui fassent cet ouvrage ici. Les architectes ont étudié d'après quels plans il conviendrait le mieux de construire des édifices publics, et nous pouvons tracer les plans avec plus d'avantage que si nous les donnions à faire au dehors.

M. H. BOULAY: Monsieur le président, j'ai entendu les remarques que vient de faire l'honorable député de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt). Je dois lui déclarer que, pour ma part, je me suis déjà prononcé sur ce sujet de l'indemnité parlementaire.

Lorsque nous avons discuté, il y a une semaine ou deux, la question de l'augmentation de salaire du président de la commission des chemins de fer, j'ai alors dit que ces salaires n'étaient pas en proportion de ceux que l'on paie aux députés; que c'était ridicule de nous payer $2,500 par année, nous qui passons six à sept mois de l'année ici, à Ottawa, à s'occuper des affaires du pays, et ensuite le reste de l'année, s'occupant encore des affaires de nos comtés respectifs. Du reste, j'en ai parlé à plusieurs députés de la province de Québec, et je dois dire que ceux à qui j'en ai parlé sont tous en faveur de l'augmentation de l'indemnité.

J'ai entendu les remarques de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) et je dois dire qu'elles sont marquées au coin du bon sens.

Réellement, cette augmentation de traitement des députés-ministres n'est pas justifiable. On veut leur donner un traitement plus élevé que celui des ministres eux-mêmes; cela me paraît extraordinaire. Après tout, ce sont les ministres qui sont responsables de l'administration des affaires du pays, ce sont eux qui ont à faire face aux exigences de la situation, et le traitement actuel d'un ministre, $7,000 par année, il n'est pas du tout proportionné, si on élève celui d'un député-ministre à $10,000. On propose d'élever le traitement du député-ministre de la Justice à $10,000 par année, à raison de son expérience légale, et des déplacements qu'il est obligé de faire pour aller en Angleterre plaider les causes du Gouvernement.

M. PROULX: Ces dépenses sont payées à part de son traitement.

M. BOULAY: J'admettrais cette augmentation s'il payait ses dépenses de voyage, et si on ne lui payait pas son traitement ici, lorsqu'il est absent; mais je crois que son traitement court quand même.

M. MARCIL (Bonaventure): Ses frais de voyage lui sont payés à part son traitement.

M. BOULAY: Si ces dépenses de voyage lui sont payées à part, je trouve cela un peu fort; on devrait donc y regarder deux fois.

Je connais un employé qui travaille ici pour le pays à raison de $3 par jour et qui fait l'ouvrage d'un homme dont le traitement est de $2,000 par année. Cet employé fait l'ouvrage tout aussi bien que l'autre, et pourtant il n'a que $3 par jour.

Je suis à me demander si l'augmentation des traitements peut assurer un meilleur service? Il est toujours plus difficile de réduire le traitement d'un homme que de l'élever. Il me semble donc que l'on devrait bien réfléchir avant d'augmenter les traitements.

Nous, députés, je l'ai déclaré il y a une couple de semaines, lorsqu'il s'est agit de l'augmentation du traitement du président de la commission des chemins de fer, n'avons que $2,500 par année, et nous sommes ici pendant six ou sept mois de l'année, comme l'a fait observer l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville). A part cela, de retour chez nous, nous sommes encore occupés tout le reste de l'année, à travailler dans l'intérêt de nos comtés, tout autant que nous le faisons pendant la session ici. C'est donc pour tout l'année que cette indemnité de $2,500 est donnée.

Quant aux employés publics en général, nous en faisons tous les jours l'expérience, nous les trouvons rarement dans leur bureau, plus de quatre heures par jour. De plus, ils ont un mois ou deux de vacances par année et leurs traitements courent la même chose. Les députés n'ont pas de congé, eux.

Je suis contre cette augmentation de traitement, surtout des employés supérieurs. Quant aux employés inférieurs, un grand nombre ne sont pas assez payés comparés aux autres, et pourtant ce sont ces derniers qui font l'ouvrage le plus dur. Je crois donc que nous ne devrions pas voter cette augmentation de traitement que l'on veut donner à certains employés publics.

Ottawa, édifice administratif de l'est—annexe, $220,000.

M. ROGERS: Ce crédit comprend un item de $100,000 à voter de nouveau pour pourvoir à la construction de l'annexe à l'édifice de l'est, conformément aux données de l'architecte en chef.

M. MURPHY: Est-ce une annexe à l'annexe actuelle?

M. ROGERS: Non, il s'agit seulement d'achever l'annexe actuelle.

M. LEMIEUX: Je suggérerais que, dans les nouvelles constructions qu'il se propose d'ériger et dont il y a grand besoin, l'honorable ministre fît faire une salle de réunion pour la Société Royale du Canada. Cette société fut fondée par le marquis de Lorne, maintenant duc d'Agyle et alors Gouverneur général. Elle tient annuellement ses réunions dans la ville d'Ottawa et compte dans ses rangs les littérateurs et les savants les plus distingués du pays. Elle se réunit tantôt à la bibliothèque Carnegie, tantôt à l'école Normale, et on lui a réservé un petit espace au musée Victoria pour sa bibliothèque. Son rapport annuel est publié par ordre du Parlement et elle obtient une subvention. Je ne parle pas ici au nom de la société, mais comme citoyen, et je prie l'honorable ministre de réserver, dans les plans du nouvel édifice, un espace où elle puisse se réunir, installer sa bibliothèque et conserver ses archives.

M. E. PAQUET (L'Islet): Monsieur le président, j'approuve les paroles que vient de prononcer mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux).

Nous recevons à l'heure qu'il est les hommes les plus distingués du Canada dans les sciences et les lettres. Ces hommes distingués font des sacrifices pour l'honneur du Canada. Je serais des plus heureux si l'on pouvait se rendre au désir exprimé par mon ami de Rouville.

M. ROGERS: L'espace nous faisant défaut, il nous est impossible de répondre bien généreusement aux demandes de la Société Royale ou de toute autre institution. La Société Royale, me dit-on, n'a pas demandé d'espace pour cet objet-là; elle a demandé et obtenu de la place au musée Victoria pour y installer sa bibliothèque. Que nous soyons à l'étroit ou que nous ayons de nouveaux édifices publics, ce nous sera toujours un plaisir, cela va sans dire, d'aider la Société Royale à tenir ses séances à Ottawa.

M. NESBITT: A-t-on pris des dispositions à l'égard de la ventilation des palais administratifs que l'on doit construire: Ce n'est qu'en ouvrant les fenêtres qu'on peut ventiler les bâtiments de l'Etat que j'ai visités à Ottawa—il est vrai que je n'en ai visité qu'un petit nombre. Si la ventilation des nouveaux palais était bonne, nous pourrions y aller de temps à autre afin de recouvrer la santé.

M. ROGERS: Nous nous efforçons de doter les nouveaux palais du système de ventilation le plus parfait, et veillons à ce que les plans soient tracés avec le soin le plus minutieux. Nous avons invité la société canadienne des architectes à nous désigner un de ses membres, et elle nous a suggéré le nom de son président. De même nous avons demandé à l'English Institute of Architects de vouloir bien nous désigner un de ses membres pour le représenter; il a accédé à notre demande. Le Gouvernement désignera lui-même un autre archi-

tecte, et tous trois seront alors entièrement chargés des plans qui feront l'objet d'un concours auquel seront admis les architectes de toutes les parties de l'empire britannique.

M. MURPHY: Sont-ce ces trois architectes qui feront le choix des plans?

M. ROGERS: Quand les concurrents auront soumis leurs plans, ces trois personnes choisiront les meilleurs.

M. WILSON (Laval): Quel est le coût estimatif de ce palais?

M. ROGERS: Il y aura plus d'un édifice.

M. NESBITT: Vous parlez en ce moment des nouveaux bâtiments et non de ce palais législatif?

M. ROGERS: Oui. Il est impossible de dire au juste ce que coûteront ces édifices tant que les plans n'en auront pas été choisis. Ils coûteront cinq ou six millions, peut-être même davantage.

M. MARCIL: Le ministre se fait-il ouvrir un crédit pour agrandir la bibliothèque?

M. ROGERS: Non; nous n'avons rien inscrit pour cet objet-là au budget de cette année.

M. MARCIL: Voici dix ou quinze ans que les bibliothécaires réclament plus d'espace. Chaque année le comité de la bibliothèque constate dans son rapport que l'on est obligé de déposer des livres dans le sous-sol et de détruire ceux qu'on ne peut placer là. On est à l'étroit de toute manière; aussi faudra-t-il bientôt ou agrandir la bibliothèque ou en construire une nouvelle. L'inconvénient qu'il y a, c'est que l'emplacement n'est pas assez vaste.

M. ROGERS: Je vois inscrit au budget un crédit destiné à un agrandissement ou à la construction, du côté du Sénat, d'une aile ou l'on pourrait installer une bonne partie de la bibliothèque.

M. VERVILLE: J'aimerais à savoir dans quelles conditions les ouvriers travailleront à la construction de ces palais. Les travaux seront-ils donnés à l'entreprise ou exécutés en régie?

M. ROGERS: Nous n'en sommes pas encore rendus là: c'est la première fois que la question vient sur le tapis. Lorsque viendra le temps d'adjuger l'entreprise, ce point-là sera étudié avec soin.

M. NESBITT: Mon honorable ami n'a rien dit de la ventilation du pavillon de l'est.

M. ROGERS: Je croyais que l'honorable député parlait des édifices que l'on projette de construire. Nous nous sommes tout particulièrement efforcés d'installer un bon système de ventilation dans l'aile que l'on vient de construire. Ce système, nous croyons qu'il donne des résultats assez satisfaisants.

M. WILSON (Laval): Puisqu'il en est ainsi, le ministre des Travaux publics en fera sans doute bénéficier la Chambre.

M. ROGERS: Oui. Nous avons tenté, à cette session, de doter la Chambre d'un bon système de ventilation, et je serais bien aise de savoir si l'on a constaté quelque amélioration.

Des VOIX: Il y a amélioration.

M. ROGERS: L'installation de l'appareil n'entraînant pas de grands frais, nous avons cru devoir en faire l'essai pour voir s'il serait de quelque utilité. Je tiens à savoir si l'on s'en trouve bien, car il est entendu que nous n'aurons rien à payer si le résultat n'est pas jugé satisfaisant. Il s'agit maintenant de savoir s'il y a lieu de solder le coût du changement effectué.

M. WILSON: Je ne m'y oppose pas. Au début, l'odeur de l'ozone était un peu forte.

M. ROGERS: C'était les premiers jours, quand l'appareil ne fonctionnait pas encore très bien. Je crois que les membres de la Chambre se trouvent assez bien du changement.

M. PROULX: L'honorable ministre des Travaux publics n'a pas souvent droit à des félicitations, mais je crois qu'il y a lieu de le complimenter d'avoir ainsi amélioré la ventilation de cette enceinte parlementaire.

M. VERVILLE: Je vois que le ministre songe à s'en remettre à des architectes et à d'autres spécialistes du soin de nous doter d'un mode de ventilation aussi parfait que possible. J'ai rencontré des architectes du plus grand talent qui croyaient avoir découvert le meilleur système; mais il arrive parfois que l'homme pratique, celui qui exécute l'ouvrage, soit en mesure de donner d'excellents avis. Je conseillerais donc au ministre des Travaux publics de prendre là-dessus l'avis d'hommes pratiques et éclairés.

M. ROGERS: Si quelqu'un d'entre nous pouvait suggérer un moyen d'améliorer la ventilation de la Chambre, je considère que nous devrions suivre son conseil. En tant que ministre des Travaux publics, je suis prêt à tenter à peu près tout dans le but d'obtenir que l'air qu'on respire ici soit plus pur. Si mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) veut bien m'indiquer un homme pratique capable de m'indiquer le moyen d'y arriver, moyen que les architectes et les spécialistes en matière

de ventilation semblent n'avoir pas encore réussi à fournir, nous nous empresserons de recourir à ses services.

M. JAMESON: Le tapis que nous avons ici est joli, mais on devrait l'enlever pour y substituer un linoléum. Un tapis est contraire à l'hygiène dans un endroit où l'on parle et circule beaucoup. On ne cesse pas de soulever la poussière, et tant que le tapis sera là, il constituera une menace pour notre santé. Je conseille donc au ministre de profiter des vacances pour obvier à cet inconvénient.

M. WILSON (Laval): Vous ne parlez pas du bruit?

M OLIVER: Il y a quelques années, je conseillais d'ouvrir les fenêtres. Ni le chef actuel du ministère des Travaux publics ni son prédécesseur n'ont tenu compte de mon avis Je voudrais qu'on ouvrît les fenêtres lorsque la Chambre s'ajourne et qu'on les laissât ouverte jusqu'à la séance suivante.

M. ROGERS: Nous les ouvrons la nuit maintenant. Elle se trouvent du côté gauche, et la première fois que je les fis ouvrir, à une époque moins avancée de la session, je dus m'empresser de les faire refermer parce que certains députés oppositionnistes m'accusaient d'attenter à leur santé.

M. GRAHAM: Mon honorable ami peut-il nous renseigner sur l'emplacement qu'occuperont les nouveaux palais administratifs que l'on doit ériger à Ottawa?

M. ROGERS: Les plans ont été exposés plusieurs semaines durant dans la salle des délibérations du comité des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: Ces plans sont-ils acceptés?

M. ROGERS: Oui, et les journaux les ont reproduits.

Sir WILFRID LAURIER: L'emplacement me paraît bien choisi, et les plans, autant que j'en puis juger, sont satisfaisants. Quelle est la grandeur de l'édifice que l'on est à construire entre l'avenue MacKenzie et la rue Sussex?

M. ROGERS: Il a 80 pieds de largeur et 320 de longueur. Il occupe toute la largeur du terrain.

Sir WILFRID LAURIER: Le reste du terrain sera-t-il ajouté au parc du Major?

M. ROGERS: C'est ce que nous désirons. Tout d'abord, on s'est opposé à l'érection de tout édifice en cet endroit-là, mais après mûr examen, nous en sommes venus à la conclusion que la construction d'un aussi bel édifice, le gazonnement et l'entretien du terrain contribueraient à l'embellissement de cette partie de la ville.

M. PROULX: La cour suprême et la cour de l'échiquier seront-elles logées dans le nouveau palais de l'avenue Mackenzie?

M. ROGERS: Non; dans les nouveaux palais administratifs de la rue Wellington.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui donner un conseil? L'ancien gouvernement avait d'abord acquis les terrains de la rue Sussex dans le but d'y faire ériger certains édifices; par la suite, on lui conseilla de construire ces édifices sur l'emplacement choisi par mon honorable ami et d'annexer les terrains de la rue Sussex au parc du Major. Je n'eusse pas été fâché de voir ce projet réalisé, mais il se peut qu'un édifice comme celui que l'on fait construire en ce moment fasse bon effet sur cette rue-là.

Je voudrais conseiller au ministre de transporter ailleurs l'Imprimerie nationale et d'annexer l'emplacement qu'elle occupe soit au parc du Major, soit à celui de la pointe Nepean. L'Imprimerie nationale a été provisoirement installée dans un bâtiment qui est loin d'être joli, et je crois que mieux vaudrait la transporter ailleurs. Il y a quelque temps, je demandais à mon honorable ami si l'on se proposait de réserver le parc du Major aux seuls piétons ou d'y autoriser la circulation des voitures; il me répondit qu'il s'en informerait. Je ne sais s'il a eu le temps de le faire. Quant à moi, je vois des inconvénients à la circulation des voitures dans ce parc.

Je suis d'avis que l'avenue Mackenzie pourrait être embellie si on la réunissait au chemin qui, passant par la pointe Nepean, se dirige vers Rideau-Hall. Actuellement, cette avenue est encombrée des matériaux dont se servent les entrepreneurs de l'édifice de la rue Sussex, et je crois que ces matériaux devraient être enlevés et que l'avenue Mackenzie devrait être rendue telle qu'elle devrait être.

M. ROGERS: Vu la construction du nouvel édifice, il serait peut-être difficile de mettre l'avenue Mackenzie en bon état au cours de l'été. Toutefois, nous nous proposons de la mettre en bon état et d'en faire le chemin de Rideau-Hall, au lieu de la rue Sussex. Si ce n'eût été de la nécessité de procurer une entrée aux attelages traînant de lourdes charges, nous aurions construit l'entrepôt de la douane sur le nouveau terrain que nous venons d'acheter; mais nous avons jugé qu'il ne convenait pas d'avoir une telle construction sur le nouvel emplacement. Je prendrai note de ce que mon hon. ami a dit de l'Imprimerie. Elle choque certainemenft la vue; mais, étant engagés à d'autres choses, nous ne pouvons pas nous occuper de cette question. Cependant, je conviens avec l'honorable député que l'Im-

primerie devrait disparaître. Quant au parc, nous ne nous proposons pas d'y laisser entrer les voitures.

M. NESBITT: Le Gouvernement a-t-il l'intention de vider les bureaux qu'il a loués dans différents coins de la ville, lorsque les édifices de la rue Wellington seront achevés?

M. ROGERS : C'est pour cela que nous faisons construire ces édifices.

M. MURPHY : Relativement au projet que le ministre vient d'approuver, à savoir, la construction de l'Imprimerie dans un endroit mieux choisi, m'est-il permis de rappeler à mon honorable ami que le dernier budget soumis au parlement par l'ancien gouvernement renfermait un crédit de $100,000 pour les premiers frais d'achat d'un nouveau terrain. Le gouvernement avait jeté les yeux sur un emplacement dont j'ai parlé au ministre de l'Intérieur à la dernière session. Cet emplacement se compose de deux parcelles de terre bornées par les rues Sussex et Dalhousie, au nord et au sud, par la rue Botelier, à l'est, et par le square Bingham, à l'ouest. C'est l'ancienne cour du chemin de fer Saint-Laurent-Ottawa, et je ne crois pas qu'on puisse obtenir dans la ville d'Ottawa, ou aux environs, un meilleur emplacement pour l'Imprimerie.

J'émettrai aussi l'idée que, si l'emplacement acquis pour les nouveaux édifices qui seront érigés à l'ouest des terrains du Parlement est borné par la propriété Perley du côté ouest, l'honorable ministre devrait examiner s'il n'est pas à propos d'acheter l'étroite lisière de terrain du côté nord de la rue Wellington, entre la propriété Perley et le pont de Pooley. Il n'y a que quelques maisons sur cette lisière de terrain; ces constructions sont vieilles et délabrées, et le terrain n'aura jamais beaucoup de valeur s'il n'est pas réuni à celui dont le Gouvernement a déjà fait l'acquisition. Si l'Etat n'achète pas ce terrain, les constructions actuelles, ou d'autres constructions temporaires, choqueront la vue et nuiront à l'apparence des terrains et des nouveaux édifices administratifs.

M. ROGERS: Si l'honorable député examine le plan des terrains qui se trouve au département des Chemins de fer, il constatera qu'il y a une étendue de terre sur laquelle se trouve le refuge Perley et qui ne semble pas utilisée d'après les projets qu'on entretient actuellement. Ajoutée à la lisière de terrain dont parle l'honorable député, cette étendue de terre ne serait-elle pas un bon emplacement pour l'imprimerie?

M. MURPHY: En tant qu'établissement industriel, l'érection de l'imprimerie près des nouveaux édifices administratifs offrirait plusieurs inconvénients.

M. ROGERS.

Ottawa—Agrandissement des édifices du parlement, $100,000.

M. ROGERS: Cette somme servira à construire l'aile nouvelle qui doit être ajoutée du côté du Sénat.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il un plan de l'agrandissement projeté? Lorsque nous avons ajouté une aile du côté ouest de l'édifice, nous avons été assez heureux pour ne pas le gâter. L'édifice est si beau, si original et si grandiose, qu'avant de l'agrandir ou d'y opérer des changements, je réfléchirais deux fois. J'ai pleine confiance dans les architectes du département des Travaux publics; néanmoins, je crois qu'il serait bon que les plans fussent exhibés quelque part. Rappelez-vous qu'il n'y a en ce pays qu'un seul monument d'architecture, les édifices du Parlement à Ottawa, et nous ne devrions rien épargner pour en préserver la beauté.

M. STANFIELD: N'y aurait-il pas plus d'uniformité si l'on ajoutait une aile semblable à celle qu'il y a à l'ouest?

M. ROGERS: L'agrandissement projeté ressemblera à celui qu'on a fait du côté de l'ouest, et de cette manière tout le corps du logis sera uniforme.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que le plan est bon. L'aile nouvelle sera construite sur le modèle de celle qui se trouve à l'autre bout et donnera plus de symétrie à l'édifice.

M. OLIVER: Se propose-t-on de construire l'aile de l'est à trois étages comme l'aile de l'ouest?

M. ROGERS: Oui, elle lui ressemblera entièrement.

M. OLIVER: Je courrai un grand risque en disant au ministre et à la Chambre que l'apparence de l'édifice a été gâtée plutôt qu'embellie lorsqu'on a construit l'aile de l'ouest à trois étages au lieu de lui donner la même hauteur que le cours de logis principal.

M. ROGERS: L'hon. député a peut-être raison; mais j'imagine que nous gâterions encore plus l'apparence de l'édifice si nous ne donnions que deux étages à l'aile que nous nous proposons de construire.

Ottawa—nouveaux palais administratifs et leur emplacement, $2,000,000.

M. GRAHAM: Le député d'Oxford-nord a demandé si les différents services et départements qui sont disséminés par toute la ville seront tous logés dans les nouveaux édifices. Le ministre a répondu affirmativement. Nous dira-t-il combien l'Etat paie à Ottawa comme loyer pour ces différents bureaux?

M. ROGERS: Environ $229,000, en chiffres ronds.

M. CARVELL: Lorsque les nouveaux édifices seront achevés, le Gouvernement pourrait-il y loger tous les départements de manière à ne plus payer de loyer?

M. ROGERS: Oui, il y aura assez d'espace pour tous les départements qui occupent maintenant les bureaux loués.

M. MURPHY: Lorsque le Gouvernement construit des édifices, il arrive parfois que, lorsque le plan a été mis à exécution et que les édifices sont achevés, les départements qui doivent les occuper désirent faire des changements ici et là, si bien qu'on démolit à grands frais ce qui vient d'être construit. Ce n'est pas un reproche que j'adresse au ministre, ni à son département, mais c'est une critique de la méthode suivie. Certains architectes ont pour spécialité de dresser les plans de grands édifices commerciaux, c'est-à-dire de répartir l'espace de la manière la plus utile. Je suggérerai qu'on retienne les services de tels architectes.

M. ROGERS: Cette question a été mise à l'étude et les fonctionnaires du département sont chargés de répartir l'espace de manière à accommoder le mieux les différents services.

M. MURPHY: La douane sera-t-elle le seul édifice érigé sur le nouvel emplacement de la rue Sussex?

M. ROGERS: Nous pourrons peut-être y mettre un autre département.

M. LEMIEUX: Il y a quelques années, lorsqu'on a décidé de construire de nouveaux édifices publics, j'ai suggéré au ministre des Travaux publics et à l'architecte en chef le nom d'un jeune Canadien qui a fait des études à Paris et qui y a eu du succès. Je parle de M. Marchand, qui est le principal architecte de la ville de Montréal et, je dirai même, du Canada. Des universités américaines l'ont choisi pour donner des conférences, et à Montréal il a attaché son nom à au moins deux monuments qui pourront donner des idées au ministre lorsqu'il visitera cette ville. Le ci-devant ministre des Travaux publics et l'architecte du département étaient tombés d'accord pour confier à M. Marchand la surveillance de ces nouveaux édifices; voilà pourquoi il s'est abstenu de prendre part au concours. Je ne suis pas chargé de faire l'éloge de M. Marchand. J'ignore ce qui est advenu de l'arrangement que le département et l'architecte en chef avaient conclu. Je déclare simplement que M. Marchand fait honneur au pays. Il a des certificats des plus hautes autorités européennes et il serait en mesure de faire connaître au département ce qu'il pense de la question dont s'occupe le comité. Je suis certain que tous ceux qui sont au courant de ces travaux admettront que M. Marchand est incontestablement la principale autorité en ce pays dans les questions d'architecture. Et le fait qu'il a été choisi par des universités américaines pour donner des conférences une fois ou deux par année est la meilleure preuve que le ministre devrait avoir égard à ses services.

M. ROGERS: Nous apprécions, tous, les talents de M. Marchand comme architecte. Nous l'avons employé à la surveillance de l'Hôtel des postes de la ville de Montréal. Il est aussi l'un de ceux auxquels nous pensons demander de juger les plans. Il est diffcile de choisir comme juge des architectes éminents vu que c'est les priver de la chance de concourir. Voilà l'inconvénient, et si nous ne pouvons pas trouver au Canada des architectes éminents qui accepteront le rôle de juge parce qu'ils veulent concourir, il nous faudra peut-être faire un choix parmi les architectes distingués des Etats-Unis. Toutefois, nous nous adresserons d'abord à quelques-uns des architectes les plus marquants du Canada, afin de confier ces fonctions à des personnes aptes à les remplir.

M. MURPHY: Combien le Gouvernement a-t-il payé pour l'emplacement des nouveaux édifices entre les terrains du Parlement et la propriété Perley.

M. ROGERS: On évalue le prix de ce terrain à $2,000,000. Nous avons payé $800,000 jusqu'à présent.

M. MURPHY: En est-on arrivé à une entente sur le prix de chaque propriété?

M. ROGERS: Il y a quelques cas en dispute; pas un grand nombre.

M. NESBITT: Jusqu'où l'emplacement va-t-il dans la direction de l'ouest?

M. ROGERS: Jusqu'à la propriété Perley.

M. NESBITT: Cette propriété est-elle comprise?

M. ROGERS: Oui.

M. GRAHAM: L'idée de faire d'Ottawa un district fédéral, comme celui de Washington, a-t-elle fait quelque progrès? Cela ferait disparaître beaucoup de difficultés au sujet de rues que nous avons discutées aujourd'hui.

M. ROGERS: Rien n'a été fait, que je sache. Je crains que nous ayons eu cette idée trop tard. C'est une question très compliquée et avec toute la besogne que nous avons en mains, il nous a été impossible de lui donner l'attention qu'elle mérite. Elle entraînerait des dépenses énormes et beaucoup de difficultés. Cependant, beaucoup de personnes sont favorables à la proposition, et le Gouvernement s'en occupe. Elle a aussi ses adversaires.

M. LEMIEUX: Je puis assurer à mon honorable ami que le Gouvernement sera obligé d'en venir là un de ces jours, et vaudrait tout aussi bien s'en occuper sérieusement dès maintenant. Ottawa deviendra un district fédéral, remarquez bien mes paroles. C'est ici le centre du gouvernement de la nation. Le nombre des édifices publics augmentera dans toute la ville, et les difficultés avec la municipalité au sujet des taxes sur ces propriétés augmenteront aussi. Le Gouvernement est virtuellement engagé à faire l'embellissement de la ville. Le crédit qui a été voté il y a quelques années expirera avant longtemps, et mon honorable ami sait que l'on peut considérer la commission et ses travaux comme permanents. Ottawa devrait, comme Washington, être administrer par le Gouvernement fédéral. On devrait en faire un district fédéral, et vaut mieux faire face à la difficulté immédiatement, si difficulté il y a. L'opinion publique y est favorable. Il y a quelques années, j'entendais quelques objections. On disait que d'autres villes et d'autres provinces s'y opposeraient. Mais l'esprit national du pays ne s'est pas éteint, et tout le monde comprend que la ville d'Ottawa, étant le centre du pays, elle devrait être sous le contrôle immédiat du Gouvernement. Ce plan donne de bons résultats à Washington, et je ne vois pas pourquoi il n'en donnerait pas aussi à Ottawa

M. ROGERS: On aurait dû faire d'Ottawa un district fédéral à l'époque de la Confédération. Les difficultés augmentent tous les ans. Je ne suis pas prêt à dire ce qu'il adviendra de la proposition, mais le Gouvernement donnera son attention, et elle en demande beaucoup.

M. GRAHAM: J'ai posé cette question parce qu'un citoyen de Boston qui est venu me rendre visite l'autre jour m'a paru être très renseigné sur le projet. En fait, il paraissait croire qu'il était en voie d'exécution. Je voulais seulement avoir une déclaration officielle.

Nouveaux édifices publics, $750,000.

M. ROGERS: Ce crédit est destiné à la construction d'un hôtel des postes convenable à Toronto. Nous exproprions dans le moment le terrain voisin de l'hôtel des postes actuel. Nous n'avons pas encore préparé les plans, mais nous exproprions le terrain auprès de l'ancien bureau de poste.

M. GRAHAM: Vous procédez par voie d'expropriation?

M. ROGERS: Oui, et ce crédit est pour l'achat du terrain.

M. LEMIEUX: Qu'allez-vous faire de l'édifice actuel?

M. ROGERS: Nous allons le démolir.

M. NESBITT: Allez-vous reconstruire sur le même emplacement?

M. ROGERS: Oui, le même.

M. NESBITT: Jusqu'où vers l'est?

M. KEMP: Ce sera à l'ouest de l'hôtel des postes actuel avec façade sur les rues Adelaide, Lombard et Victoria.

M. NESBITT: Où est la rue Lombard, au nord?

M. KEMP: Oui. La rue Lombard est au nord. L'hôtel actuel est sur la rue Lombard et il n'est pas encore bien décidé si le nouvel édifice sera à l'est de l'édifice actuel. On prendra peut-être un petit terrain à l'est mais nous n'en sommes pas certain.

M. MURPHY: Vous exproprierez le terrain sur la rue Victoria?

M. KEMP: Oui.

M. PROULX: Qu'est-ce que le Gouvernement va faire de l'édifice actuel?

M. ROGERS: Le démolir.

M. PROULX: Mais, c'est un bon édifice.

M. KEMP: Il a plus de cinquante ans d'existence.

M. GRAHAM: Si je comprends bien, la rue Adélaïde est au sud, la rue Victoria à l'ouest, et la rue Lombard au nord.

M. KEMP: C'est bien cela.

M. GRAHAM: Et le terrain que vous voulez exproprier est situé entre l'édifice actuel et la rue Victoria?

M. KEMP: A l'ouest, et peut-être une parcelle à l'est. Rien n'est encore décidé à ce sujet.

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides. Présidence de M. Bennett (Simcoe-est).

Transcontinental-National, $19,000,000.

M. GRAHAM: Il serait bon que le ministre donnât pour être insérés dans le hansard, les renseignements au sujet de la situation actuelle du Transcontinental national, afin que les députés puissent l'avoir sous les yeux. En discutant ce sujet il serait bon de connaître la situation de chaque district, et les parties qui ne sont pas terminées comme celles qui le sont.

M. COCHRANE: Le district A, longueur 256 milles, commence à Moncton et va jusqu'à la frontière entre les provinces du Nouveau-Brunswick et de Québec. Dans ce district le nivellement est terminé, les rails posés, la ligne télégraphique complétée, et 98 pour cent des ponts sont achevés; les

deux pour cent qui restent, représentent seulement la peinture, de sorte que la ligne est virtuellement achevée.

District B, longueur 562 milles de l'extrémité ouest de ce district 15 milles ont été récemment portés au district C.-D. à partir de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Québec. Quinze milles sont enlevés au district C. et ajoutés à B. Le nivellement est terminé sur 509 milles, soit environ 90 p. 100, et les rails sont posés sur 500 milles de la ligne principale et 74 milles de voies d'évitement; la ligne télégraphique est complétée sur 357 milles, et les ponts, comme dans le district A, sont complétés à l'exception de la peinture.

District C-D, longueur 412, s'étend d'un point à environ 204 à l'est de Cochrane. Le nivellement est complété sur 395 milles. Il reste encore à poser les rails sur une longueur de 60 milles, et c'est le seul endroit entre Winnipeg et Moncton, où il n'y a pas encore de rails. Dans le district C-D, les rails sont posés sur 391 milles de la ligne principale et 82 milles de voies d'évitement; 240 milles de ligne télégraphique sont terminés, et 42 pour cent des ponts dans C sont terminés, et 98 pour cent dans D.

District E, longueur 195 milles, s'étend d'un point à 204 milles à l'ouest de Cochrane, ou 125 milles à l'est de la jonction du lac Supérieur. Le nivellement dans cette division est terminé sur 158 milles, les rails posés sur les 195 milles de la ligne principale, et 17 milles de voies d'évitement et de cours; la ligne télégraphique est faite sur onze mille, et 25 pour cent des ponts sont complétés.

District F, longueur 376 milles, partant d'un pont situé à 399 milles à l'ouest de Cochrane, ou 125 milles à l'est de la jonction du lac Supérieur et allant jusqu'à la rue Water dans Winnipeg. Dans ce district le nivellement est terminé sur la ligne entière de 376 milles. Les rails sont posés sur 382 milles de la ligne principale, avec voie double depuis Transcona jusqu'à Winnipeg, et 132 milles de voies d'évitement et de cours; 304 milles de la ligne télégraphique sont terminés et 93 pour cent des ponts.

M. GRAHAM : Le ministre voudra-t-il ajouter à cela un état des sommes dépensées jusqu'à date, et l'estimation de ce qu'il faudra payer pour terminer le chemin ?

M. COCHRANE: Jusqu'au 31 décembre 1912, on avait dépensé $127,219,863, et on estime qu'il faudra encore pour terminer le chemin—ces calculs ont été faits à la hâte—la somme de $34,087,937.

M. GRAHAM: Quand espère-t-on que le chemin sera terminé?

M. COCHRANE: On espère que tous les rails seront posées à la fin de 1913, et que la ligne sera terminée jusqu'à Cochrane cette année, dans tous les cas, et l'année prochaine, nous pourrons dire au juste quand, jusqu'à Québec. Le chemin sera alors pratiquement terminé, et nous espérons aussi que les bateaux transbordeurs à Québec seront alors en service. Le contrat pour la construction entre Québec et le Nouveau-Brunswick finit en septembre prochain.

M. GRAHAM: Où en est rendue la question de l'entrée à Winnipeg du côté de l'est. On a essayé à avoir une entente avec le Canadian Northern, pour que le Grand-Tronc-Pacifique à l'est puisse utiliser son entrée. Il existait certaines difficultés empêchant l'entrée dans la ville par l'est. Si je me rappelle bien, le premier projet était d'entrer sur la voie du Canadian Northern, mais l'ingénieur en chef proposa plus tard d'avoir une entrée séparée. Cette question fut discutée au département des Chemins de fer, et la proposition de l'ingénieur d'avoir une entrée indépendante au moyen d'un viaduc élevé fut approuvée. L'un des membres de la commission était plutôt en faveur du premier projet, mais la majorité, d'accord avec l'ingénieur en chef, préférait une entrée séparée.

M. COCHRANE: C'est ce qui a été accompli.

M. GRAHAM: L'on a prétendu qu'il en est résulté des dommages à la propriété d'une autre compagnie de chemin de fer.

M. COCHRANE: Oui. Les dommages causés au Canadien-Nord n'ont pu encore être établis. L'affaire est soumise à la cour de l'échiquier, mais la cause n'a pas encore été entendue. Le Grand-Tronc-Pacifique entre sur la voie du Canadien-Nord sur une distance de six milles, par le côté est. J'espérais avoir ces ententes prêtes pour être ratifiées par le Parlement mais je n'ai pu, jusqu'à présent, mettre les parties d'accord. J'ai bien peur de n'y pas parvenir d'ici la fin de la présente session. Je crois que les arrangements concernant les approches aux têtes de ligne, devraient être faits pour la même période, —à savoir 99 ans,—que les contrats faits par mon honorable ami, concernant les têtes de lignes elles-mêmes. Les contrats ont été passés, à l'origine, pour 99 ans.

M. LEMIEUX: L'honorable Ministre a-t-il eu l'occasion d'étudier le projet de donner à la ville de Montréal accès en ligne directe au Transcontinental national? Bien qu'aucune promesse explicite n'ait été faite par l'administration précédente, il était gé-

néralement entendu dans le public, qu'un jour assez prochain, Montréal serait reliée au Transcontinental national. Pas plus à Montréal qu'à Toronto, n'existait-il de sentiments de clocher, quand le projet a été conçu et la population de Montréal et des alentours favorisait la construction de cette grande route. Evidemment il est impossible d'exclure Montréal d'un contact, en ligne directe, avec le Transcontinental.

Je sais que des entreprises privées ont obtenu à différentes époques, du gouvernement fédéral, des chartes pour atteindre, de Montréal, le Transcontinental. Le chemin de fer de Joliette et du lac Manuan reçut l'institution civile il y a quelques années et il semblait, alors que le syndicat, qui avait élaboré le projet, s'entendait avec le Canadien-Nord. Le Canadien-Nord a maintenant atteint Rawdon, une paroisse du comté représenté par mon honorable ami le député de Montcalm (M. Lafortune). Le Canadien-Nord se rendra-t-il plus loin? L'on a prétendu, de temps à autre, qu'un jour cette ligne serait poussée jusqu'au Transcontinental. D'un autre côté l'on m'informe que les auteurs du projet d'un chemin de fer à la baie James recevront du Gouvernement une subvention pour établir une communication directe entre Montréal et le Transcontinental. Je ne connais pas les intentions du Gouvernement, mais je me fais simplement l'écho des sentiments de la population du district de Montréal. Sur ce point, je suis certain de l'appui de mon ami le député de Saint-Antoine (M. Ames). Il va sans dire qu'il est d'obligation que la grande métropole commerciale du Canada soit mise en communication directe avec toute la région du nord, maintenant surtout que la ligne est à la veille d'être complétée. Mon honorable ami a-t-il une politique sur ce sujet? En est-il venu à une conclusion ou à une autre? Beaucoup de gens à Montréal aimeraient savoir s'il peut être espéré que le Gouvernement favorisera l'entreprise.

M. COCHRANE: Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Rouville, (M. Lemieux) qu'il faut une communication entre Montréal et le Transcontinental National. Cette question a été sous étude depuis deux ans par le Gouvernement. Cette Chambre se rappellera que nous avons voté l'année dernière une subvention de $6,400 par mille, pour 500 milles de chemin de Montréal à la Baie James. La compagnie n'a pu se former sur cette bâse et elle demande au Gouvernement de l'aide supplémentaire. J'espère que vendredi je saurai à quelle décision nous en serons venus. Ce projet raccourcirait de cent cinquante milles, la distance qui existe par voie du Transcontinental entre Montréal et Winnipeg. Si nous prenons le Grand-Tronc, ou le Pacifique-Canadien jusqu'à North-Bay et de là à Cochrane la distance serait environ de six cent milles, alors que la distance en ligne directe de Montréal à Belle-Rivière ne serait que d'environ trois cent milles. Naturellement il faudrait ajouter, pour obtenir le chiffre exact du gain, la distance de Belle-Rivière à Cochrane.

M. AMES: Pendant que cette question est à l'étude, je veux insister, avec toute l'énergie possible, pour que le Gouvernement entreprenne la construction de cette voie comme partie du Transcontinental. Cette route devrait être reliée aux deux principaux ports de mer du Saint-Laurent: Québec et Montréal. Il devrait y avoir une ligne de Belle-Rivière à Montréal et aussi à Québec. Quand la ligne parvint au Nouveau-Brunswick, il fut déterminé que Halifax et Saint-Jean seraient tous deux considérés comme ports terminaux pour le freight du Transcontinental National. Je ne crois pas que les citoyens de Montréal soient satisfaits, en aucune façon, si la voie qui les relie au Transcontinental est la propriété d'une entreprise privée. Quelque soit le système que l'on adopte pour la dispensation des subsides à une entreprise privée, il faudra en conclure que la ligne n'aura qu'une importance secondaire comparée à celle qu'aura la voie que le Gouvernement bâtit, de la jonction du lac Supérieur à Québec.

Nous voulons savoir que Montréal se trouve sur un point de la ligne principale du Transcontinental national, et non sur un tronçon de ligne appartenant à une entreprise privée. Si jamais il devenait nécessaire de changer les conditions pour l'exploitation de la voie, nous aimerions à savoir que la ligne qui relie Montréal au Transcontinental se trouve exactement dans la même situation que celle entre la jonction du lac Supérieur et Québec, afin que nous ne soyions pas obligés de traiter avec une compagnie d'un caractère privé, de choses qui devront nécessairement se rapporter au système général. J'espère sincèrement que le Gouvernement, pendant qu'il a cette question sous étude, pendant qu'il a à sa disposition l'équipe de ses ingénieurs, ainsi que la commission technique, et pendant que l'outillage se trouve en grande partie sur les lieux, adoptera définitivement l'idée que la ligne qui doit unir Montréal au Transcontinental appartient autant à celle construite par lui, que toute autre section et qu'elle doit être terminée en même temps que le reste de la route. Au point où en sont les choses, la ligne doit être terminée dans un an ou deux et l'on n'a pas encore décidé de la partie qui doit la relier à Montréal. Il semble d'une monstruosité absurde qu'une voie transcontinentale nationale, coûtant $160,000,000, n'ait pas de liaison directe avec le plus grand port de l'Atlantique, avec

Montréal. Nous devrions communiquer directement avec l'ouest, par cette route, de façon à ce que le freight de Montréal puisse s'en aller vers l'ouest et de façon à ce que le freight venant de l'ouest puisse être transporté directement au port de Montréal, chaque fois qu'il sera profitable de l'y transporter. Terminer cette grande entreprise nationale en perdant Montréal de vue serait, je crois, une erreur fatale et je veux insister avec toute l'énergie possible, pour induire le Gouvernement à entreprendre lui-même la construction de ce tronçon de trois cent milles entre Belle-Rivière et Montréal, d'après les mêmes plans et les mêmes devis et à l'exploiter dans les mêmes conditions que la ligne principale.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre des Chemins de fer a-t-il dit que cette partie de la ligne entre Winnipeg et l'océan Pacifique serait complétée en 1914?

M. COCHRANE: Je crois qu'on espère la terminer l'année prochaine.

Sir WILFRID LAURIER: Et la ligne de Winnipeg à Cochrane?

M. COCHRANE: Nous espérons terminer entièrement cette partie cet automne.

Sir WILFRID LAURIER: Et la partie de Cochrane à Québec?

M. COCHRANE: Nous l'aurons en opération, mais non entièrement termmée; il restera quelques travaux de terrassement et d'autres de même nature à compléter.

Sir WILFRID LAURIER: Elle sera terminée l'année prochaine?

M. COCHRANE: Elle sera terminée l'année prochaine, à l'exception du pont de Québec. Nous espérons avoir un bateau passeur l'automne prochain.

M. GRAHAM: On a déjà parlé des différences de niveau qui existent sur cette partie de la voie gouvernementale, et je crois qu'il vaut mieux pour moi saisir l'occasion présente d'exposer au comité les renseignements que j'ai puisés dans les rapports du Gouvernement et dans diverses d'autres sources, ainsi que les déductions que j'en ai tirées. Il conviendrait de ne pas perdre de vue qu'il existe deux méthodes de construire un chemin de fer. L'une d'elles consiste à construire une ligne relativement peu dispendieuse, de la mettre aussitôt en exploitation, de façon à utiliser une partie des revenus pour la compléter et la perfectionner

L'autre à bâtir une voie qui soit une ligne de chemin de fer complète, lorsque le dernier rail est posé et que la dernière fiche a été enfoncée, de sorte que le jour où la ligne est finie elle soit en état de manier tout le trafic qui lui est destiné. la première—et je l'appelle aussi la plus ancienne méthode—a été celle qui a été suivie au Canada, pendant des années, jusqu'à ce que le gouvernement et la compagnie actuelle aient entrepris de bâtir de concert le Grand-Tronc-Pacifique. Le Pacifique-Canadien a dépensé, depuis que la ligne a été ouverte au commerce, plus d'argent dans des changements de niveaux, dans des améliorations générales, que n'a coûté la construction de la voie première. On peut en dire presque autant du Grand-Tronc, qui durant les dernières années a dépensé de nombreux millions pour réduire des courbes, ériger des constructions permanentes, diminuer des pentes, parce que le coût du transport dépend de la pesanteur de la charge que la locomotive peut tirer après elle et la puissance de la locomotive, sous ce rapport, dépend de la qualité de la voie sur laquelle elle roule. Voilà pourquoi les compagnies sur tout le continent américain, durant les années dernières, sont entrées en lice les unes contre les autres cherchant a diminuer les pentes et par d'autres améliorations à pouvoir tirer les plus lourdes charges de freight dans le moindre temps possible, afin de faire face à la compétition et de réduire le coût du transport et la méthode adoptée pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique est la méthode plus moderne de bâtir une ligne qui sera parfaite le jour ou elle sera mise en opération.

C'est là ce qu'il convient de ne pas perdre de vue, attendu que de là dépend la question de savoir si ce qui était assez bon pour une ligne ordinaire construite selon l'ancienne méthode est assez bon pour le Grand-Tronc-Pacifique, qui, dès le principe, a été bâti conformément aux méthodes les plus modernes. Il a été fait en 1903 une convention relative à l'établissement de cette ligne. Je n'en dirai pas les détails, qui sont bien connus des députés qui faisaient alors partie de cette Chambre, comme aussi du pays en général, mais je dirai que la ligne a été partagée en deux sections: celle de Winnipeg à l'océan Pacifique, que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique devait elle-même alors construire aux conditions arrêtées avec le Gouvernement, et celle de Winnipeg à Moncton (N.-B.), devant être construite par l'Etat et louée ensuite à la compagnie pour sa mise en service. Pour les sept premières années, c'est-à-dire en attendant que les affaires eussent pris de la consistance, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne devait d'abord avoir aucun loyer à payer; mais, pour ce délai, elle devait payer à l'Etat un intérêt de 3 p. 100 sur les frais de construction. On voit par là que le Grand-Tronc-Pacifique avait intérêt à ce que les travaux fussent des deux parts surveillés. Chaque dollars ajouté au coût de l'entreprise augmentait la somme

que la compagnie devait avoir à payer; aussi, eut-elle soin de conclure un accord en vertu duquel la surveillance des travaux s'exercerait des deux parts, de même que le devis, la qualité et le progrès des ouvrages à établir seraient sujets à l'approbation des ingénieurs de l'Etat comme de ceux de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. L'article 7 de la convention relative au chapitre 71 des statuts de 1903 porte ce qui suit:

Afin d'assurer pour la protection de la compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la compagnie avant le début des opérations de construction et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef de la compagnie; et, au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par lesdits ingénieurs et un tiers-arbitre, à être choisis de la manière réglée en l'article quatre du présent contrat.

Ce sur quoi je désire appeler plus particulièrement l'attention du comité, c'est cette partie de l'article où il est arrêté qu'il y aura inspection et acceptation par des ingénieurs de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Cette entreprise d'une ligne à travers le continent a été longuement discutée pendant le cours des élections de 1904, quoi que le projet ne fut alors que dans son enfance. Si jamais un Gouvernement a reçu du pays le mandat de procéder à l'exécution d'un ouvrage, çà été le Gouvernement Laurier aux élections de 1904.

Quelle a été la décision prise relativement au type de ce chemin? Dans une lettre écrite le 24 décembre 1904 par M. Lumsden, l'ingénieur en chef de ce temps-là, il annonce à la commission ce qui doit être, d'après lui, le type de ce chemin, et je vais donner au comité lecture de cette lettre:

Ottawa, le 24 décembre 1904.

M. F. B. Wade,
Président de la commission du chemin de fer Transcontinental-National, Ottawa (Ont.).

Monsieur,—Dans les instructions adressées aux ingénieurs, je suggérerais que l'on imposât pour maximum de pente les 4/10 de 1% (21 pieds et 12/100 par mille) dans l'est, et la demie de 1% (26 pieds et 4 par mille, dans l'ouest; pour les courbes les plus brusques, 4°.

L'on était en 1904. Après un examen de la situation, l'ingénieur en chef d'alors décida que, dans l'est, la pente serait des deux cinquièmes de 1 pour 100, c'est-à-dire 21 pieds au mille, pour convenir à la circulation la plus considérable, tandis que dans l'ouest, cette pente serait de la moitié de 1 pour 100, ou d'environ 26 pieds au mille. C'était en quelque sorte des deux parts un chemin égal. Plus tard, il fut décidé que, dans l'est, la rampe continuerait d'être des deux-cinquièmes de 1 pour 100; mais que, dans l'ouest, elle pourrait être portée aux trois-cinquièmes de 1 pour 100, c'est-à-dire environ 31 pieds au mille à de certains endroits. C'était donc, à proprement parler, une route unie que la circulation devait suivre là où elle serait la plus considérable, tandis que, dans l'ouest, où la circulation est moindre, une faible pente était tolérée. Voilà les conditions dans lesquelles le chemin devait se construire. Dans les instructions adressées en 1907 au personnel des ingénieurs par l'ingénieur en chef, je trouve les suivantes:

Vers l'est, le maximum de pente sera de 4/10 de 1%, soit 21 pieds et 1/10 par mille; vers l'ouest, il sera de 6/10 de 1%, l'équivalent de 31 pieds et 68/100 par mille. Il conviendra de n'avoir recours à ce maximum que sobrement, et à seule fin d'éviter un travail considérable. Il faudra s'assurer dans tous les cas la pente la plus douce qu'il soit possible. Pour ce qui est des courbes, le degré en sera réduit conformément aux règles de compensation.

Je désirerais faire remarquer au comité que l'ingénieur en chef prescrit de n'avoir recours au maximum de pente indiqué dans ses instructions que sobrement. Si donc les ingénieurs pouvaient obtenir dans l'est une pente inférieure aux deux cinquièmes et, dans l'ouest, aux trois cinquièmes, ils devraient s'en contenter. Dans aucune circonstance, toutefois, devaient-ils dépasser le maximum prévu. Pour mieux attirer l'attention, ces mots sont imprimés en noir:

Il faudra s'assurer dans tous les cas la pente la plus douce qu'il soit possible.

Le 29e paragraphe de ces instructions porte ce qui suit:

Dans le voisinage d'une gare et sur une distance de deux mille pieds de part et d'autre, surtout s'il s'agit d'une gare extrême ou d'une gare maritime, il faudra de toute matière de s'efforcer de donner à la voie une parfaite horizontalité. Dans aucune circonstance, un château d'eau ne sera mis dans un fléchissement de terrain.

Je cite ce passage à cause du mot fléchissement, qui se rencontre dans d'autres lettres que j'aurai peut-être l'occasion de vous lire, et où il est employé comme s'il s'agissait de quelque chose de nouveau, nécessitant une explication, alors que l'ingénieur en chef a été le premier à s'en servir et à reconnaître en même temps que, dans le cas d'un fléchissement de terrain, une pente serait tolérée, mais non supérieure dans l'est aux deux cinquièmes ni, dans l'ouest, aux trois cinquièmes, soit d'un côté soit de l'autre.

Que l'ancienne administration ait été autorisée à établir une telle voie, la chose n'est pas douteuse: ça été le pays lui-même qui lui en a donné l'ordre en 1908, alors que cette question du Grand-Tronc-Pacifique a été pour ainsi dire l'unique objet de la consultation populaire tenue cette année-là. On ne me demandera sûrement pas de prouver que les attaques dirigées contre nous par les membres de l'opposition du temps n'avaient pour motif que le coût de construction du Transcontinental. J'ai à la main le numéro d'un journal des Etats-Unis, le "Boston News Bureau", dont il a été fait dans le temps grand usage par les amis de nos ministres actuels dans une critique de l'établissement de cette ligne du Grand-Tronc-Pacifique. On dit que les articles publiés dans ce journal avaient été écrits en vue de les distribuer sous forme de brochure, mais que, par suite d'une erreur dans la livraison, ils ont été envoyés à ce journal. Je sais que cette feuille a été distribuée par masses un peu partout au Canada. A de certains endroits, j'en ai vu des amoncellements sur le quai de la gare, attendant d'tre distribués.

Je ne lirai point les critiques de ce journal, dont chacun a pu prendre connaissance, me bornant à dire qu'elles étaient extrêmement violentes. Quelle a été à l'élection de 1908 la réponse que le Gouvernement d'alors y a faite? Nulle autre que celle-ci: Ce chemin va coûter cher, mais le pays y trouvera son compte, en ce que les conditions dans lesquelles il sera construit devront en faire une ligne à nulle autre comparable sur le continent américain pour cette longueur; elle aura, de Prince-Rupert à Québec, une rampe ne dépassant pas les deux cinquièmes de 1 p. 100, sauf dans les montagnes Rocheuses où, sur une distance de vingt et un milles (soit dit en passant, cette distance est aujourd'hui de vingt-deux milles), la pente nécessite l'emploi de deux locomotives. A cette exception près, la ligne depuis Prince-Rupert jusqu'à Québec devait avoir une pente ne dépassant pas dans l'Est les deux cinquièmes de 1. p. 100 ni, dans l'Ouest, les trois cinquièmes. L'effet de ces conditions a été signalé, on a fait voir que, sur une voie ainsi aménagée, il allait être possible de tirer, les uns ont dit trois, les autres quatre, et d'autres encore jusqu'à sept fois la quantité de marchandises que permettent les lignes ordinaires où la rampe va de 1 à 2½ p. 100. Cette question étant à peu près la seule soumise au peuple. ce dernier a signifié au Gouvernement d'avoir à terminer cette ligne dans les conditions indiquées, et selon que je l'ai dit tout à l'heure à la Chambre. Nous nous attendons à tirer de ce chemin, a déclaré le pays, de quoi compenser et au delà ce qu'il va nous coûter de plus. Permettez-moi de vous donner la preuve des avantages que comporte l'établissement d'une pareille ligne. J'ai à la main le compte rendu d'un discours prononcé le 5 novembre 1912, à Londres, si je ne me trompe, par M. Elliott Cooper, président de l'Institut des ingénieurs civils. Il parle du chemin de fer transcontinental du Canada, et il signale les avantages à obtenir de la construction d'une ligne de ce type. Il la compare avec d'autres que l'on a bâties selon les méthodes ordinaires. J'espère que le comité voudra bien écouter cette lecture jusqu'au bout, car c'est peut-être le témoignage d'un homme qui, en cette matière, fait autorité comme personne autre au monde. Après quelques détails, voici ce qu'il dit au sujet de cette ligne:

L'accord conclu entre la compagnie et le gouvernement canadien stipulait, entre autres choses, que l'Etat bâtirait les 1,805 milles qui séparent Moncton de Winnipeg et les donnerait à ferme à la compagnie—dite présentement du Grand-Tronc-Pacifique—pour exploitation, alors que celle-ci devait construire les 1,753 milles restants, avec l'aide financière de l'Etat.

Partie de la convention comprenait un embranchement de 190 milles à construire pour rattacher la voie principale à Fort-William, sur le lac Supérieur, de façon à donner aux produits de l'Ouest une alternative de transport par eau. Le gouvernement de la province d'Ontario a aidé à la construction de cette ligne d'embranchement par des subventions en terres et en argent, et, comme elle se trouve aujourd'hui terminée, de même que la voie principale depuis la jonction jusqu'aux montagnes Rocheuses, le but auquel tendait l'entreprise du Transcontinental a été en partie atteint. Les portions non achevées de la voie sont fort avancées, sauf le bout peu étendu, mais important, dont la construction est retardée par l'écroulement du pont de Québec.

Outre cet ouvrage de réputation mondiale, il y a plusieurs autres ponts terminés ou en construction, sur cette ligne, comme les ponts sur la rivière Pembina, la rivière Macleod, la baie Clover, la rivière Battleford, la rivière Saskatchewan-sud et le creek Wolf, la plupart de ces ponts étant en acier, tant pour les piles que pour la superstructure. Il faut aussi mentionner les grands ateliers, à six milles à l'est de Winnipeg, contenant dix-sept acres d'aire, outre 300 acres pour garages. On se propose de construire une ville de chemin de fer pour une population de 5,000 âmes et qui s'appellerait Transcona. Une organisation subsidiaire, la compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, a été instituée législativement en 1906, dans le but de construire des lignes d'embranchement, au nombre de quarante environ.

J'en viens à celles de ses observations qui portent surtout sur la question en discussion:

Une des principales caractéristiques de ce grand réseau est l'établissement de son tracé en vue des pentes et rampes obtenues, convenant à la nature de son trafic. Dans presque tous les pays nouveaux c'est là une question de première importance et l'avenir de ses chemins de fer, au point de vue financier,

tient dans une large mesure à l'habileté des ingénieurs qui établissent le tracé; c'est là une question qui prend de plus en plus d'importance, vu que les conséquences de la faute commis en ne tenant pas compte dans le tracé des lignes primitives deviennent de plus en plus manifestes, à mesure que le trafic se développe. Les salaires élevés en vogue pour la main-d'œuvre technique et le peu d'importance relative de la fréquence du service des trains mettent en lumière ici l'énorme avantage qu'offre, au point de vue économique, la concentration des charges dans le plus petit nombre de trains possible. De là l'utilisation de puissantes locomotives et d'un bon sectionnement de ligne au point de vue de la faiblesse des pentes. Cette considération a eu tellement de poids auprès des ingénieurs de ce réseau transcontinental moderne que, dans le but d'obtenir une pente faible, on a ajouté dix-neuf milles près de Québec et dix-sept milles au Nouveau-Brunswick au tracé primitif qui, sans cela, eût été la route évidemment la plus avantageuse. Dans les Rocheuses, il faut en outre entreprendre dans le même but la construction de travaux dispendieux, de tunnels en spirale, d'alignement en circuit, mais dans ces régions nouvelles, la simple réduction des pentes n'est pas le seul souci. L'orientation des lourds chargements de matière première est presque invariablement vers le littoral, tandis que les chargements de retour sont relativement légers. La proportion entre la charge lucrative et la charge morte dans les deux sens doit être l'une des constantes préoccupations de l'ingénieur, et de fortes dépenses consacrées à l'étude de toutes alternatives en pareilles circonstances peuvent facilement se justifier. Sur ce vaste réseau, toutefois, les divers intérêts dont il faut tenir compte diffèrent quelque peu, eu égard aux divers débouchés principaux et aux villes intermédiaires, et sauf quelques exceptions insignifiantes, le sectionnement au point de vue des rampes a été fixé à 1 dans 250 et 1 dans 170, respectivement, pour la section orientale, et 1 dans 250 et 1 dans 203 pour la section occidentale, et ces pentes ont été obtenues même dans les montagnes. Au surplus, on ne saurait guère affirmer pour le moment du moins que le nouveau réseau fasse concurrence aux autres lignes transcontinentales traversant l'Amérique du Nord, vu l'énormité des distances; mais l'avantage dont il bénéficie relativement aux pentes employées est énorme; car, en traversant les Rocheuses, un sommet de 3,712 pieds au-dessus du niveau de la mer doit être opposé à deux sommets du Canadien-Pacifique de 5,300 et de 4,308 pieds, et à trois sommets de l'Union Pacific de 8,247, de 7,107 et de 5,631 pieds, alors que les pentes maxima du Grand-Tronc-Pacifique sont cinq fois aussi faibles que celles qui se trouvent sur ces lignes situées au sud. Sur le Grand-Tronc-Pacifique, le train type de marchandises de 2,000 tonnes peut être remorqué de Winnipeg à Prince-Rupert par une seule locomotive sans aucune aide, la puissance de traction de locomotive étant ainsi le quadruple de celle du Great-Northern, du Northern-Pacific ou de l'Union-Pacific, le quintuple de celle du Santa-Fé et sept fois celle du Canadien-Pacifique.

Puis il discute les différents milieux, sous leur aspect esthétique. Ce que je voulais mettre en lumière, c'est que les

principaux ingénieurs du monde furent attirés par l'engagement qu'avait pris le Canada de construire un chemin de fer du type le plus parfait, et ce gentleman qui fait autorité nous élucide parfaitement la chose. Pour l'édification du comité, je dois dire que les comparaisons qu'il institue se rattachent aux types de voie ferrée entre Winnipeg et Prince-Rupert et d'autres lignes traversant les Rocheuses.

M. COCHRANE: Le Canadien-Nord y aura un type encore plus parfait.

M. GRAHAM: L'écrivain en question établit des comparaisons pour montrer la supériorité du type du Grand-Tronc-Pacifique. Dans la correspondance, dont l'auteur est M. Léonard, il est dit qu'il n'y a pas lieu de critiquer les modifications apportées aux pentes du Transcontinental, et cela parce que, déjà, à l'est de Québec, il existe deux pentes atteignant approximativement 1 p. 100, ou peut-être un peu davantage.

M. COCHRANE: Un peu plus de 1 p. 100.

M. GRAHAM: En réponse à cette lettre, je désire observer que jamais personne n'a prétendu au Canada qu'il y eût la pente type, de Québec en gagnant l'est. Vu les énormes difficultés de construction, il y a deux rampes nécessitant l'emploi de locomotives de renfort; l'une de ces rampes se trouve dans la province de Québec et l'autre au Nouveau-Brunswick, tout comme il en existe une sur vingt-deux milles aux Rocheuses.

On avait annoncé au public canadien que, de Winnipeg à Québec, ce type élevé serait maintenu, et que, dans la mesure où il s'agit du trafic après l'ouverture de la navigation du Saint-Laurent, il bénéficierait du type élevé, et que le trafic s'acheminant vers Saint-Jean et Halifax serait transporté par pentes nécessitant l'emploi de locomotives de renfort, aux endroits en question. On avait aussi l'intention de prendre les mesures voulues dans ce but. Je désire aussi rappeler au comité quelques observations touchant le type du réseau, que j'ai déjà signalées l'an dernier. Je veux citer les paroles mêmes prononcées par le président de la commission du Transcontinental au sujet des avantages de ce réseau, aussitôt après avoir été nommé à cette charge. Ces paroles figurent dans un discours prononcé par le major Leonard à un banquet qu'on lui avait offert à Brantford, alors qu'il fit les plus grands éloges du Transcontinental. Je cite le compte rendu du "Courier".

Il serait difficile de dire ce que coûtera le réseau, quand il sera terminé jusqu'à Moncton; mais il est presque tout en construction, sauf 400 à 500 milles entre Cochrane et Winnipeg. Une fois terminé, le pont de Québec sera le plus grand pont du monde; il entrera dans sa construction 48,000 tonnes d'acier et les travaux de construction dureront six ans. Vers

l'est, notre réseau suit une pente de 4-10 et la locomotive remorquera 1,600 tonnes, alors que sur d'autres réseaux, où existe une pente de 1 pour cent, la locomotive ne peut remorquer plus de 800 tonnes.

M. Leonard affirme qu'entre un pour cent et quatre dixièmes de un pour cent, il y aurait un écart de cent pour cent dans la capacité de traction; en d'autres termes, la même locomotive pourrait remorquer 1,600 tonnes sur une rampe de quatre dixièmes pour cent, soit près du double de traction de huit cent tonnes, si la pente était de un pour cent. Plus loin, M. Leonard ajoute:

Le Transcontinental national est un actif national, non pas un fardeau pour le peuple.

Je vais maintenant citer une autre autorité à l'appui de ma thèse; à savoir que ce type élevé de voie ferrée aurait été d'un grand avantage pour le peuple canadien et que c'eût été un judicieux emploi d'un document lu par M. McPherson qui est aujourd'hui commissaire adjoint. Il était alors ingénieur en chef adjoint, n'est-ce pas?

M. COCHRANE: Je ne saurais dire; du reste, il remplissait certaines fonctions.

M. GRAHAM: Il figurait dans ce personnel et il fut nommé adjoint de M. Leonard. Le 28 juin 1909, M. McPherson lut un document devant l'association britannique pour l'avancement de la science et, entre autres choses, dit:

Ces rapports furent soigneusement étudiés par l'ingénieur en chef et son adjoint; on suggéra les modifications voulues et on donna des instructions en conséquence.

Voici les instructions en question:

Du moment qu'un chef de brigade avait terminé ce qu'il considérait comme le meilleur tracé, l'ingénieur-directeur était remplacé par un autre qui se trouvait alors en lieu d'améliorer la ligne, en tentant tous ses efforts pour reviser le tracé. Le chef primitif d'une brigade, ou un troisième ingénieur était alors appelé à remettre à l'étude le tracé définitif. On constate ainsi qu'une légitime rivalité s'établissait et qu'il en découlait d'excellents résultats.

Plus loin:

Les pentes maxima adoptées sont, dans la mesure ou l'auteur le sait, les pentes les plus faibles qui se rencontrent sur une ligne transcontinentale en Amérique, étant en tangentes, et 0.4 p. 100 par mille contraire au trafic principal ou à destination de l'est, et 0.6 p. 100 31.68 pieds par mille contre le trafic relativement moins important à destination de l'ouest. Ces pentes maxima s'emploient rarement et seulement dans le but d'éviter des travaux trop dispendieux. sur les courbes, les pentes sont réduites de 0.04 de pieds par degré dans le centre de la courbe, de sorte que, sur la courbe maxima de 60 la pente maxima à destination de l'est serait de 0.4 au minimum 6 x 0.040.16 p. 100, soit 8.44 pieds par mille.

Je veux citer cette étude relativement à la distance. Tout le monde convient de la chose; seulement, je tiens à mettre en lumière son argumeent touchant l'avantage de cette pente de quatre dixièmes par cent contre le trafic à destination de l'Est et de cette pente de six dixièmes par cent contre le trafic à destination de l'Ouest

La distance sur le Transcontinental sera de 1,351 milles...

C'est-à-dire de Winnipeg à Québec.

...et, comme la pente maxima à destination de l'est est de 21.12 pieds par mille, avec compensation pour courbes, la plus lourde locomotive construite jusqu'à date, la locomotive compound dont la ""Railway Age Gazette" du 30 avril 1909 donne la description, peut remorquer sur cette pente derrière le tender un poids brut de 4,290 tonnes.

Etant donné la tare de 33½ p. 100 du poids brut, la charge nette lucrative serait de 2,860 tonnes, égales à 95,333 boisseaux de blé, dans un seul train. Dans l'hypothèse où les bénéfices réalisés par ces trains seraient de $4.40 par mille de train soit précisément le double des bénéfices réalisés par le Canadien-Pacifique par mille de train de marchandises en 1908, le coût par boisseau, sur les 1,351 milles entre Winnipeg et Québec est de $4.25 cents. Le tarif le moins élevé qui, à la connaissance de l'auteur, ait été en vigueur de Fort-William à Montréal, par voie des lacs, des canaux et le Saint-Laurent, distance de 1,216 milles, a été de 4 cents par boisseau en 1908. Ces 4 cents par boisseau pour 1,216 milles seraient l'équivalent de 4.44 cents pour 1,351 milles, de sorte que, à $4.40 par mille de train, les locomotives ci-haut mentionnées pourraient remorquer le grain sur le Transcontinental à destination de l'est, de Winnipeg à Québec, pour 0.19 cents par boisseau à meilleur marché que la route fluviale la plus économique ne le pourrait faire, sur la même distance et 10.86 par boisseau de moins que les tarifs actuels pour transport collectif par rail et par eau entre les deux points en questions.

J'ai cité ces deux extraits pour faire comprendre au comité les avantages dont aurait bénéficié le Canada, au dire des plus hautes autorités, si on eut adhéré à ce type, et ces deux autorités sont le président actuel de la commission du Transcontinental et son adjoint. L'un d'eux s'est ainsi prononcé, au moment où il fut appelé à ce poste, et l'autre en 1909, dans un document lu devant une socitété importante et cela à titre d'ingénieur.

Indubitablement, le Canada eût énormément bénéficié de la conservation de ces deux types.

Sinon, la dépense de tout ce supplément d'argent aurait été inutile et le Canada aurait aussi bien pu construire une ligne bon marché, comme la moyenne des chemins de fer au lieu d'établir une voie de qualité supérieure.

Permettez que j'arrive à la question: les pentes ont-elles été changées? Quand on commença à parler que les pentes du Trans-

continental avaient été changées, des notes parurent dans les journaux pour contredire cette information. Plus tard, une correction fût faite sans nier que les pentes avaient été modifiées, mais on assura que les changements faits ne modifieraient en rien le tirant d'une locomotive sur cette voie, en d'autres termes, que les pentes de gravité qu'on avait établies, aideraient au lieu de ralentir le tirant d'une locomotive du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne peux pas comprendre comment l'adoption d'une pente de gravité, en admettant que ce soit un succès, peut être préférable à une voie horizontale telle qu'on devait l'établir et comme le peuple en avait été informé. Songez que des hommes compétents dans l'exploitation affirment qu'un chargement qui peut être traîner sur une voie horizontale par une locomotive, peut, après avoir atteint une certaine vitesse, grimper une pente de quatre dixièmes, de sorte qu'en réalité, une pente de quatre dixièmes est le niveau, si aucune station ou une voie d'évitement ou une prise d'eau ne se trouve dans ce que nous appelons l'entre-deux.

Qui le premier a conseillé le changement de pente ou l'abandon des instructions primitives? Je ne puis pas le dire, mais je pense que le conseil peut bien avoir été donné par la commission nommée par mon honorable ami et dont M. Gutelius était le président. Je sais par quelques témoins qui ont paru devant les commissaires qu'on a insisté fortement pour qu'ils déposent en faveur de l'introduction des pentes de gravité et ce n'était pas le devoir ou du moins pas une grande partie du devoir de la commission et il n'en aurait pas été question si on n'avait pas essayé de défendre les changements de quatre dixièmes, jusqu'à sept dixièmes de un pour cent contre le trafic vers l'est.

Un autre motif qui porte à croire que l'idée provient de la même source—et ce n'est pas au désavantage de M. Gutelius de le dire—c'est que M. Gutelius vient du Pacifique-Canadien, et même le ministre des Finances emporterait de son occupation quelques idées qu'il aurait puisées dans ce genre de travail. Cela arrive à tout le monde.

Quand M. Gutelius est arrivé du Pacifique-Canadien pour faire l'enquête relative au Transcontinental national, c'était la chose la plus naturelle du monde qu'il dise: Pourquoi construisez-vous cette ligne sur un modèle aussi remarquable? Pourquoi ne pas construire des pentes de gravité comme nous l'avons fait pour le Pacifique?

Mais il y a cette différence: le Pacifique a adopté les pentes de gravité pour supprimer les pentes qui existaient déjà depuis sa construction et c'est ce qu'il avait de mieux à faire probablement. Quelques ingénieurs pensent ainsi, mais les plus hautes autorités sont toutes opposées aux pentes de gravité pour une ligne nouvellement construite. Le Transcontinental a été construit sur des plans indiquant les pentes modèles de 4-10es ou 6-10es, et si l'on adopte des pentes de gravité pour cette ligne, c'est bien différent de les adopter sur une ligne qui est en exploitation depuis des années et où on a essayé de supprimer les pentes existantes, le meilleur marché possible.

Comme autorité opposée à l'adoption des pentes de gravité sur une nouvelle ligne, je citerai la Maintenance of Way Association, du continent américain, qui comprend des hommes qui ont à s'occuper de la construction et de l'entretien des chemins de fer sur le continent, et qui se réunissent chaque année pour discuter ces problèmes. J'ai eu l'honneur, il y a quelques années, de parler dans leur réunion et je dirai franchement que j'ai appris beaucoup sur ces questions en écoutant leurs discussions. Il y a quelques années, cette association a nommé un comité pour faire une étude des pentes de gravité ou de vélocité et le comité a fait un rapport contraire à leur adoption sur une ligne nouvelle quelconque.

Un des motifs donnés était le suivant: En premier lieu vous ne savez pas quelles conditions se produiront sur ces lignes; vous ne savez pas où seront établies les stations; vous construisez beaucoup de gares, mais la densité du trafic peut changer et il peut se faire que vous ayez à changer une station pour la mettre juste dans la courbe entre deux pentes de gravité. Un autre motif c'est qu'en construisant une nouvelle ligne vous ne pouvez pas être sûr des conditions atmosphériques sur l'exploitation de la ligne. En somme le comité fût absolument opposé à l'adoption de ces pentes sur une nouvelle ligne. Mais pour réduire les pentes sur une ligne qui est exploitée depuis des années, où tous les éléments sont connus et les conditions climatériques, on a reconnu que l'adoption des pentes de gravité étaient nécessaires. J'affirme donc que les autorités sont opposées à l'adoption des pentes de gravité sur toute nouvelle ligne et d'après ce que j'ai lu, elles préfèrent avoir une pente réelle qu'une pente de gravité sur une nouvelle ligne parce qu'il faudrait peut-être faire disparaître à grands frais quelques années plus tard.

Naturellement, comme je n'ai pas vu le rapport de la commission d'enquête, je ne suis pas en état de discuter la question aussi complètement que je l'aurais pu, si j'avais eu ce rapport sous les yeux.

La première question est celle-ci: les pentes ont-elles été modifiées et des structures temporaires ont-elles été substituées à des constructions permanentes? La question suivante est: Ces changement affectent-ils le type de la ligne? Je ne peux pas

affirmer positivement que des structures temporaires ont été substituées à des constructions permanentes. Mais la correspondance tend à établir qu'il existe plusieurs constructions en bois qui devaient être en acier et en béton. Il y a une lettre quelque part disant qu'on économiserait beaucoup d'argent si on laissait les constructions de bois au lieu de les remplacer par des ouvrages en acier et en béton et la raison donnée est qu'on a dépensé beaucoup d'argent pour asseoir une base en béton, que la tentative n'a pas réussi et qu'en conséquence l'ouvrage en bois doit être gardé.

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu de changement.

M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami verra cela dans une lettre au dossier.

M. COCHRANE: De qui est la lettre?

M. GRAHAM: Je ne peux la trouver pour le moment. La lettre dont je me souviens dit qu'à un certain endroit on a laissé un ouvrage en bois bien que le projet portait une construction en acier et en béton.

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu de changement de ce qui existait avant le Gouvernement actuel et depuis la nouvelle commission. Il y a eu des structures temporaires pour activer les travaux, mais elles ont été remplacées aussi vite que possible et le projet primitif a été continué. Je dis cela pour épargner de la peine à mon honorable ami.

M. GRAHAM: Le ministre dit qu'il n'y a pas eu de changements et je ne suis pas prêt à dire le contraire, mais je sais que le président du Grand-Tronc-Pacifique a eu un rapport de ses ingénieurs qui travaillaient avec les ingénieurs du Gouvernement. J'ai lu une lettre datée du 8 juillet 1912 et signé par M. Chamberlin.

Ottawa, 18 juillet 1912.

Major R. W. Leonard,
Président de la commission du chemin de fer Transcontinental,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'apprends par nos ingénieurs que l'ont s'est écarté du type indiqué pour le chemin de fer Transcontinental entre Lake Superior Junction et Cochrane qui avait été adopté d'abord et auquel on s'est conformé jusqu'ici et qu'au lieu de pentes de quatre dixièmes et d'ouvrages permanents, vous avez autorisé des pentes jusqu'à 1 pour 100 et l'érection d'ouvrages temporaires en bois. A ce sujet je veux attirer l'attention sur l'article 7 de la convention du 29 juillet 1903 qui stipule que les travaux de construction de la division est seront faits en conformité du cahier des charges approuvé par la compagnie et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de notre ingénieur en chef conjointement avec l'ingénieur en chef de la commission.

Je tiens à vous dire que si ces travaux sont faits conformément à ce que je crois être vos récentes instructions, ils ne seront pas conformes à la convention ni satisfaisants pour la compagnie et ne pourront pas être acceptés.

On pourrait en conclure qu'à moins que les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique chargé de la surveillance se soient tous trompés, il y a eu des changements et que des ouvrages d'un caractère temporaire ont remplacé des structures permanentes, comme le dit M. Chamberlin. Je lirai maintenant la réponse de M. Leonard à cette lettre:

Ottawa, juillet 1912.

M. E. J. Chamberlin,
Président
De la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 18 et relative aux changements de pente, etc., sur le chemin de fer national transcontinental.

Je constate en vérifiant les profiles qu'en beaucoup d'endroits on peut épargner de grandes dépenses, améliorer la ligne au point de vue de l'exploitation, et diminuer considérablement la durée de la construction sans affecter en rien le pouvoir de tirant des locomotives en faisant certaines modifications et en conséquence j'ai donné l'ordre de les faire. Je suis bien persuadé que les intérêts du Grand-Tronc-Pacifique et ceux du Gouvernement sont tout à fait identiques sur ce point et j'ai constaté dans mon récent voyage dans l'Ouest que les changements dont il est question sont conformes à la pratique du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur les parties du chemin de fer national transcontinentl construite par la compagnie, je veux dire à l'ouest de Winnipeg et de Fort-William à Lake Superior Junction.

A propos des superstructures en bois, je dois dire que vos ingénieurs savent qu'il est absolument nécessaire d'en établir quand les fondations de ces ouvrages massifs et pesants ne peuvent pas être établies immédiatement. Il y a des points le long de la ligne où l'on dépense beaucoup d'argent inutilement pour établir des bases solides pour en arriver finalement à construire des ouvrages en bois. Je constate que la construction de ces ouvrages en bois a été adoptée par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur la partie du national transcontinental ci-dessus mentionnée.

J'ai parcouru avec soin la clause 7 du contrat du 29 juillet 1903, et je n'ai remarqué dans ce contrat ni dans aucun autre contrat ou acte ayant rapport à la construction de divisioin de l'est du chemin de fer national transcontinental, aucune disposition relative aux niveaux selon lesquels la ligne doit être construite, mais il pourrait vous plaire que votre ingénieur en chef ou que le sous-ingénieur en chef discute avec notre ingénieur en chef les changements projetés et vous fasse rapport sur ce sujet.

Il m'est inutile de dire que cette commission accepte avec plaisir toute critique ou toute aide que votre personnel d'habiles ingénieurs voudront lui faire ou donner sur toutes choses

se rapportant à la construction et à la mise en service économiques du chemin.

Bien sincèrement à vous,

(Signé) R. W. Leonard.

Président, commission du chemin de fer national transcontinental.

Bien qu'il ne le dise pas très clairement, il signale que des tentatives ont été faites de mettre des constructions d'acier sur du béton, mais qu'on y a renoncé pour le moment pour y ériger des constructions en bois. Voici la réponse de M. Chamberlin:

Montréal, 23 juillet 1912.

Major R. W. Leonard,
Président, commission du chemin de fer national transcontinental,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 19 du courant au sujet des changements de niveaux sur le chemin de fer national transcontinental, et je prends note des raisons que vous donnez pour les modifications que vous avez en vue. Laissant absolument de côté les droits stricts de cette compagnie, sur lesquels j'attirais votre attention dans la lettre que je vous ai adressée le 18, je voudrais vous demander de me fournir les profils indiquant les changements projeté, afin que je puisse étudier leur effet. Vous conviendrez, je crois, avec moi qu'il serait de l'intérêt de la commission et de cette compagnie de ne commencer à faire aucuns changements de niveau, avant que nous les ayions approuvés, et je vous prierais de donner des instructions à cet effet. Dès que j'aurai reçu les profils je vous communiquerai mes vues avec le moins de retards possible.

Bien à vous,

(Signé) E. J. Chamberlin,
Président.

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Il est possible qu'il ne soit pas juste de ne lire qu'une partie de cette correspondance. Je crois qu'il vaut mieux la lire toute. (Lisant):

Ottawa, 2 août 1912.

E. J. Chamberlin,
Président, chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique,
Montréal.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 23 du mois dernier, exprimant vos craintes au sujet des modifications mentionnées dans une lettre du 19 du mois dernier.

Je prends note de ce que vous dites au sujet des "droits stricts" de votre compagnie, dont vous aviez ainsi parlé dans votre lettre du 18, mais je ne peux rien trouver de semblable dans les divers actes et contrats relatifs à la construction de la division de l'est.

Vous avez apparemment été mal informé au sujet des prétendus changements de niveau, parce que nous n'avons en vue aucun changement des niveaux en général, mais simplement quelques légers changements à des affaissements locaux dans les niveaux qui traversent des marais, et qui n'auront aucun effet sur la capacité de traction des locomotives, et qui si on juge à propos de les relever plus tard pour quelques raisons imprévues, peuvent se faire à meilleur marché qu'aux prix actuels du contrat, et feront une chaussée plus solide que s'ils étaient faits dans des circonstances similaires aujourd'hui en se servant de tourbe pour les remblais.

Dans ma lettre du 19 du mois dernier je demandais que votre ingénieur en chef ou votre sous-ingénieur en chef discutât avec notre propre ingénieur en chef les changements proposés, et qu'ils nous fassent un rapport à ce sujet, parce que vous verrez d'après ce qui précède, que ce sont simplement des détails trop infimes pour occuper votre attention ou la mienne, et ce que je disais dans ma lettre du 19 du mois dernier devrait être bien suffisant pour vos objets, il serait peut-être encore plus simple et tout aussi efficace si vous obteniez vos renseignements par vos ingénieurs de district, après consultation avec les ingénieurs de districts de la commission, de la manière ordinaire.

Bien sincèrement à vous,

(Signé) R. W. Leonard,

Président, commission du chemin de fer national transcontinental.

J'ai peine à croire que M. Leonard avait raison dans cette lettre. Je ne discute pas les droits ou l'absence de ces droits du Grand-Tronc-Pacifique, parce que je crois qu'ils sont clairement établis dans le contrat. Je pense que le président de la commission s'est un peu trompé en conseillant au chef du Grand-Tronc-Pacifique d'aller chercher ses renseignements ailleurs. Il dit qu'il pourrait avoir ses renseignements de l'ingénieur de district. Une des principales prétentions qu'énonçait le chef du Grand-Tronc-Pacifique était que le contrat n'était pas observé, en ce qu'on n'obtenait pas l'approbation des officiers et des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique aux changements projetés. La plus large question que M. Chamberlin a soulevée dans sa correspondance et qui pourrait causer des embarras plus tard, était le fait que des changements étaient faits en violation du contrat de 1903, par lequel toutes ces questions devaient être soumises à une approbation conjointe. La question aurait dû être étudiée alors par les chefs, et ne pas tenter de l'envoyer à des ingénieurs, parce que le Gouvernement ou son commissaire, M. Leonard et M. Chamberlin, étaient les seuls qui pussent régler ce différend à cette époque.

Je trouve ici une lettre du commissaire en chef au ministre. Il n'y a pas de lettre à laquelle ce soit une réponse, et je présume que c'est le résultat de quelque discussion ou entrevue entre le commissaire et le ministre. (Lisant):

Ottawa, 21 novembre 1912.

L'hon. F. Cochrane, C.P.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur,—Relativement aux accusations portées dans les journaux que les niveaux du Transcontinental ont été changés d'une façon remarquable, je désire faire remarquer que le seul changement des niveaux fait par la commission depuis le 30 septembre 1911, a été de laisser subsister quelques affaissements, où il y avait eu quelques tassements à travers

quelques mous muskegs, et qu'il eût été prudent, au point de vue d'un ingénieur, de combler à présent et de s'en servir provisoirement ou en permanence comme pentes de vélocité. La présence de ces affaissements de la voie n'affecte pas d'une façon dommageable la mise en service économique du chemin. Les mêmes trains, tirant les mêmes charges, prenant le même temps, avec les mêmes frais et la même somme de sûreté et de confort, peuvent être remorqués sur un chemin sur lequel il existe de ces affaissements ou pentes de vélocité, comme sur un chemin de mêmes niveaux sur lequel il n'y a pas de ces affaissements ou pentes de vélocité.

En introduisant ces affaissements qui sont tous dans la limite des pentes de vélocité, les commissaires:

1. Epargneront une forte somme d'argent dans la construction du chemin de fer.

2. Hâteront l'achèvement du chemin.

La clause suivante se trouve toute dans la correspondance et elle est très significative, parce qu'elle est destinée à protéger et qu'elle protège le président de la commission, l'ingénieur en chef et son personnel contre ce qui est le fait inévitable, que dans l'avenir, si ce chemin doit être ramené à son type antérieur, ces affaissements devront être comblés. Ce point se détache clairement dans les lettres de M. Leonard, et vous le trouverez déclaré maintenant sous la responsabilité de l'ingénieur. Ils admettent virtuellement qu'il se pourrait qu'une partie de ces affaissements qu'ils ont laissés—pour n'en pas dire trop—fut remplie plus tard. Ils se protègent à bon droit contre ce que je dis être inévitable, savoir, que si ce chemin doit être porté au type que le peuple a ordonné, il faudra combler ces affaissements de manière à donner un niveau de quatre dixièmes de un pour cent contre le trafic allant vers l'est, et de six dixièmes de un pour cent contre le trafic allant vers l'ouest. Permettez-moi maintenant de lire plus loin:

3. S'il devenait opportun pour quelque raison imprévue dans l'avenir de faire disparaître ces affaissements, la chose pourrait se faire pour la moitié des frais qu'exigent les prix du présent contrat.

4. Dans un cas on a trouvé nécessaire de hausser le niveau dans une tranchée, dans laquelle les matériaux étaient si mous et si mouillés qu'il était impraticable de construire une ligne d'après les niveaux originaires, et dans ce cas la pente a été bien gardée dans les limites des pentes de vélocité ordinaires; et le niveau peut être réduit en tout temps, si on le jugeait désirable, en remplissant la partie inférieure avec des matériaux convenables.

M. AMES: M. Leonard dit, si je le comprends bien, que si l'on trouve plus tard que la rampe dépasse la rampe ordinaire, la ligne peut être améliorée en remplissant les parties affaissées.

M. GRAHAM: Même l'avocat le plus rusé ne l'interprétera pas de cette manière. Je le lirai de nouveau:

S'il devenait opportun pour quelque raison imprévue dans l'avenir de faire disparaître ces affaissements la chose pourrait se faire par la moitié des frais.

Cela signifie: Si jamais vous voulez vous débarrasser de ces affaissements, vous pourrez les combler à bien meilleur marché que vous le pourriez maintenant. Puis il continue:

5. L'ensemble des opinions des ingénieurs suivants, qui ont été à l'emploi de la commission pendant des années, dans leurs témoignages sous serment devant la commission chargée de faire une enquête sur la construction du chemin de fer Transcontinental, est que les pentes de vélocité sont non seulement pas sujettes à objections, mais auraient pu être introduites en permanence sur le chemin de fer, et auraient grandement réduit le coût du chemin: Gordon Grant, C. O. Foss, A. E. Doucet, A. G. McFarlane, G. L. Mattice, J. W. Porter, A. N. Molesworth, H. L. Bucke.

Je trouve que les pentes d'après lesquelles le premier pont de Québec a été partiellement construit a été de 1 pour cent de l'un et l'autre côté, et le nouveau pont sera nécessairement construit avec les mêmes pentes. Je trouve aussi que la rampe d'approche au pont de Québec en venant du côté est, y compris le pont de la Chaudière était de 1 pour cent et ne peut être modifié.

Dans le Nouveau-Brunswick je trouve dans le milieu d'une division une rampe de treize milles de longueur de 1.10 pour cent contre le trafic de l'est, et dans Québec au milieu d'une autre division une rampe de onze milles de long à 1.10 pour cent contre le trafic de l'ouest, chacune desquelles limites la capacité de traction des locomotives dans ces divisions tout autant que si toute la division avait été établie à ces niveaux.

Je vous envoie, sous pli, pour votre information, cinq profiles sur papier bleu, indiquant tous les changements de rampes qui ont été faits depuis septembre 1911.

Espérant que cela vous satisfera, je demeure bien sincèrement à vous.

(Signé) R. W. Leonard,
Président, commission du chemin de fer national transcontinental.

Puis il ajoute comme post-scriptum:

Le témoignage de M. Grant n'est pas encore imprimé, mais d'après des conversations que j'ai eues avec lui, et que confirme M. Stanton, je sais que son opinion est semblable à celle ci dessus.

Ainsi, je crois que nous avons de bonnes raisons pour arriver à la conclusion que la commission a dit son mot dans cette affaire.

M. COCHRANE: Ils rendaient témoignage sous serment. Je présume qu'ils disaient ce qu'ils croyaient être vrai.

M. GRAHAM: C'est M. Leonard lui-même qui mêle le nom de M. Stanton à cet affaire. M. Stanton fait partie de la commission, et je suis porté à croire que le conseil donné, quant au changement des pentes, venait d'abord du président de la commission, parce qu'on en était à éta-

blir la preuve à l'appui de l'avancé qu'on pourrait changer ces pentes, sans préjudice aucun pour la voie. J'ai à la main la preuve fournie par M. Leonard lui-même.

M. COCHRANE: Par déduction.

M. GRAHAM: Nullement, car tout cela est clairement établi. J'ai parcouru cette correspondance qui démontre au pays, d'une façon parfaite, deux ou trois faits. Elle établit, d'abord, qu'on a opéré ces modifications sans l'approbation de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique; en deuxième lieu, que les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique ont fait rapport au président de cette compagnie qu'on opérait, sans leur consentement, ces changements dans la construction et dans le niveau de cette ligne. S'il en est ainsi, la déclaration écrite du président de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'en subsiste pas moins et elle indique que la compagnie n'acceptera pas cette voie ferrée. Qu'on me permette de lire, à nouveau, le dernier paragraphe de la lettre de M. Chamberlain:

Je tiens à dire que si l'on exécute ce travail d'après ce que je comprends être vos dernières instructions, cela ne sera pas conforme à la convention et ne satisfera pas la compagnie, et ne peut être accepté.

En conséquence, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a déclaré, par écrit, que si l'on exécutait l'ouvraire conformément à certaines restrictions récentes elle ne serait pas tenue de prendre possession de cette partie du chemin, pour la raison que la commission avait violé l'entente de 1903, en opérant ces modifications, sans le consentement de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et sans l'approbation de ses propres ingénieurs.

Je désire faire connaître à la Chambre quelques-uns des changements opérés. On pourrait laisser entendre que mon ignorance de ces questions n'est pas de nature à convaincre l'esprit de mes auditeurs quant à l'exactitude des faits que je relate, mais j'ai soumis toutes ces données à l'étude d'ingénieurs dont on ne peut mettre en doute la compétence, au point de vue de la construction et à celui de l'exploitation.

M. COCHRANE: Si nous connaissions le nom de l'ingénieur dont parle mon honorable ami, cela nous intéresserait encore plus et nous permettrait d'ajouter une foi plus grande à ce renseignement.

M. GRAHAM: Je fais cette affirmation sous ma propre responsabilité, appuyé que je suis par une autorité dont mon honorable ami devrait reconnaître le poids. J'ai soumis les profils de la ligne, tels que le Gouvernement me l'a fournis, les modifications, enfin tout à des hommes éminents du pays et dont personne, en cette enceinte, ne peut mettre en doute le bien fondé des avis.

J'ajouterai que ces personnes ont revisé mes notes et qu'elles ont constaté que ces dernières étaient exactes. Je prendrai le district C, entreprise 131 mille 83. Près du mille 83, station 1,331, plus 50, à la station 1,340 soit une distance de 850 pieds, il y a une pente de 0.8, au préjudice du trafic de l'est, ce qui représente une augmentation de 100 p. 100 sur le niveau-type. Ensuite vient un niveau de 2,800 pieds, puis 600 pieds de niveau représentant 1 p. 100 de pente au désavantage du trafic de l'ouest, soit une augmentation de 66 p. 100 sur la pente-type. Enfin, on rencontre un espace mesurant 1,450 pieds de 0.6 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, suivi par 550 pieds d'un niveau de 0.4 contre le trafic de l'est.

M. COCHRANE: C'est la propre entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

M. GRAHAM: Peu m'importe. Ce Gouvernement doit voir à ce que les entrepreneurs exécutent les travaux en la façon convenable. Je n'accorderais pas de faveur au Grand-Tronc-Pacifique et il est certain que ce Gouvernement ne voudrait assumer le rôle de protecteur de cette compagnie. Il s'agit du chemin du peuple et non pas de celui de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et si cette dernière n'a pas construit cette partie de la voie d'après le niveau-type indiqué et les instructions données par les ingénieurs du gouvernement, elle est responsable. L'ordre de l'ingénieur en chef était qu'on n'employât le maximum qu'aux endroits où il devenait absolument nécessaire de s'en servir et que, dans tous les cas, il ne fallait pas le dépasser.

Près du mille 86, de la gare, n° 1,466 au n° 1,490, il y a un niveau de 2,400 pieds. Il y a ensuite 2,600 pieds de 1 p. 100 de pente suivi par 5,200 pieds d'une pente de 6.10 contre le trafic de l'ouest. On m'informe que cette modification devient la pente-type suivie. Dans la correspondance que j'ai lue on a fait observer qu'en aucun endroit on n'a établi de pente dépassant la pente-type. Je ne veux pas prétendre qu'il se trouve ici un seul honorable député qui ne comprennent pas ce qui peut sembler des données techniques, mais, au cas où il y en aurait un d'entre nous qui ne saisît pas ces détails, j'expliquerai qu'une pente-type est celle qui est plus élevée que les autres, dans toutes les divisions. Autrement dit, la charge qu'on ne peut tirer sur cette pente, ne saura être tirée sur aucune autre partie de la division à moins qu'il ne s'agisse d'une pente de gravité et la charge qu'on peut traîner ainsi est celle qu'on place à bord des wagons à la tête de la division.

Au point de vue de la pratique observée par les compagnies de chemins de fer, on pourra constater qu'afin de maintenir une moyenne de vitesse de 15 milles à l'heure, à cette pente de 1 p. 100, il faut que le train ait, lorsqu'il atteint le pied de cette pente, une vitesse moyenne d'environ 33 milles à l'heure. Dans ce cas particulier, il ne faut pas oublier que, même dans un état de choses qui doit être normal, le train a une vitesse de 15 milles seulement à l'heure, lorsqu'il atteint l'espace de 5,600 pieds d'une pente de 6/10 p. 100. Il commence à grimper les 6/10 p. 100 de pente, à 15 mille à l'heure, et pour maintenir cette vitesse, il doit avoir atteint une vitesse de 33 milles à l'heure.

Pour monter cette pente, il lui faudra compter sur la vapeur, l'eau et le pouvoir suffisants pour maintenir sa vitesse. C'est ainsi que le train pourrait monter cette pente, mais, alors même qu'on n'est pas ingénieur, on comprend que toutes les conditions doivent être parfaites.

Les honorables députés qui vivent sous ce ciel du Nord, reconnaîtront que, si l'on veut que ces pentes favorisent la vitesse des wagons, toutes les conditions doivent être normales; que la vapeur doit atteindre la marque voulue; que tout fonctionne parfaitement; que le feu soit bien entretenu et qu'on puisse appliquer facilement les freins, s'il surgit quelque chose d'insolite; la voie doit être libre et la température telle que ces précautions prévalent. Dans le cas de cette ligne, cet état de choses ne prévaudra qu'en été. J'ai débattu cette question avec des personne qui ont eu, durant plusieurs années, la direction de wagons de chemin de fer et tous sont d'avis—autant que je puis le constater—que si ces pentes, telles qu'introduites, doivent subsister, cela diminuera sensiblement la valeur de la route, comme instrument de transport des produits de la population. Et pourquoi? Au Canada, particulièrement dans cette partie, que trouvons-nous? Des monticules où la neige s'amoncelle pour être entraînée après chaque tempête et l'on sait que les tempêtes sont assez fréquentes dans le nord du Canada, en hiver.

Le thermomètre descend à un degré qu'on ne peut établir dans certaines de ces localités et que constaterons-nous, si nous tentons un effort pour traîner ces lourds wagons au-dessus de ces précipices et avec ces pentes augmentées? Un beau matin, une fissure se produira dans la neige amoncelée au-dessus d'une de ces pentes et jettera dans l'abime une partie du train qui se risquera dans ces parages. Si la locomotive peut, dans ces circonstances, tirer la balance du train, elle devra remonter la voie sur une distance de deux et même de six milles et dont les pentes sont accentuées; elle laissera là la partie du train qu'elle a ainsi montée, puis, elle descendera chercher la balance pour réformer tout le train, tout cela, à condition qu'il ne se produise pas d'accident sérieux.

Mais lorsqu'une partie du train se détache ainsi de ce dernier, elle descend la voie avec rapidité, de sorte que le dommage occasionné ainsi peut l'emporter sur l'économie qu'on a réalisée, grâce à cette modification des pentes. Il suffit pour cela d'un seul accident qui se produit un matin d'hiver.

Au mille 86, ce qui était, à l'origine, désigné comme étant une pente de 4-10 p. 100, a été élevé à une pente de 6-10 p. 100. Au mille 90, station 1,545 à 1,660, autre élévation de pente, 1,500 pieds de .56 contre le trafic de l'est, au lieu de 4-10, tel qu'arrêté par les instructions primitives, et à la station 1,694, il y a 600 pieds de 2.53 de pente, au lieu de 4-10 contre le trafic de l'est. Au mille 93, il y a 2,000 pieds où on a introduit un léger affaissement de pente, sans raison apparente, si ce n'est celle de l'introduire.

Au mille 96, station 2,160 à 2,172, il y a un niveau de 1,200 pieds, puis 2,000 pieds de 1 p. 100 de pente, au lieu de 6-10 contre le trafic dirigé vers l'ouest espéré à l'origine, suivi par une légère dépression de terrain.

Je pourrais en dire autant dans le cas de 86. Je demande au personnel lui-même, s'il étudie avec soin les tracés, de dire s'il ne trouvera pas, au moins à deux endroits, une pente où l'on n'a pas cherché à compenser par la rapidité d'inclinaison de cette pente. Je ne puis dire à quel mille cela s'applique.

Au mille 101, station 2,226 à 2,233, il y a 700 pieds de pente, puis 1,300 pieds de .84 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, au lieu de 6-10. Cette pente se développe sur 3,300 pieds de 6-10 dans le cas d'un niveau de 700 pieds, on peut espérer qu'un train entier peut atteindre une vitesse suffisante, non seulement pour monter 1,300 pieds de .84 de pente, mais encore pour parcourir sans difficulté de pente, un espace de 3,300 pieds de 6-10. Ici encore, avant que commencent ces 6-10 de pente, se continue une pente de .84 pour 1,300 pieds, de telle sorte que l'intention primitive que le train n'ait qu'à monter cette pente de 6-10 disparaît complètement et la raison qu'on invoque en disant qu'il y aura une grande diminution de vitesse, s'appliquera à cette pente aussi bien qu'à l'autre.

Dans le cas de l'entreprise 14, au mille 65, il y a 1,400 pieds de pente contre le trafic destiné à l'ouest; puis un espace de 2,200 pieds qui s'élève de 6-10 à .73, courant sur une longueur de 6-10. On peut invoquer encore ici l'argument quant à la vitesse qu'un train doit atteindre lorsqu'il arrive à ces

7-10 de pente, pour monter ces 2,200 pieds et aussi la distance supplémentaire de 6-10 de pente. Au mille 175, de la station 1,784 à la station 1,817, il y a 2,700 pieds de .45 de pente, contre le trafic destiné à l'est, au lieu de 4-10. Suivant 1,000 pieds de niveau et, immédiatement 1,300 pieds de 3-10 de pente contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une autre augmentation distincte dans la pente. Au mille 177, station 1,875 à 1,889, il y a 1,400 pieds de 3-10 contre le trafic destiné à l'est, suivis par 1,000 pieds de 8-10 contre le trafic destiné à l'ouest, une augmentation de pente sensible.

A la station 1,928 à 1,936, il y a 800 pieds où les 4-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, ont été portés à .76, soit une augmentation réelle de 100 p. 100; ces 800 pieds s'ajoutent aux 1,600 de 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest. Au mille 179 il y a une voie d'évitement. On a fait quelques légères modifications à ce point, mais elles n'ont aucune importance.

Au mille 180, station 2,024 à 2,039, il y a un espace de 1,500 pieds où la pente a été élevée de 4-10 à .48 contre le trafic destiné à l'est. Au mille 181, station 2,104 à 2,115, les 6-10 de pente contre le trafic destiné à l'ouest, ont été élevés de .63, une bagatelle.

Au mille 182, station 2,154 à 2,169, après 1,400 pieds du niveau de la voie, vient immédiatement une augmentation à .75 qui s'étend sur 1,800 pieds contre le trafic destiné à l'est.

Il est possible que ce ne soit pas une déclivité à moment, car le profil n'indique aucun moment suffisant pour compenser un changement de 6/10 à .75 dans la déclivité. Il y a eu au mille 183 plusieurs petits changements apportés au plan original; on y a placé entre autres des flèches. Au mille 184 de la station 2,261 à 2,265, à la suite d'une distance de 400 pieds de terrain plan, il y a un niveau élevé de 6/10 à 8/10 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest. Au mille 185, à la suite de 1,300 pieds d'une pente de .31 contre le trafic qui se dirige vers l'ouest, où a été à 8/10 une pente longue de 800 pieds. Au mille 187, de station 2,385 à 2,401, une pente de 4/10 contre le trafic qui se dirige vers l'est a été élevé à .42 sur 1,600 peids. Au mille 188, de station 2,471 à 2,475, il y a un niveau d'un plus de 500 pieds suivi de 1,475 et la pente a été élevée de 6/10 à 8/10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 190 et 191, de station 2,594 à 2,616, il y a 2,200 pieds de 4/10 élevé à 7/10 contre le trafic allant à l'est. Au mille 193, station 2,720 à 2,741, il y a 2,100 pieds de 4/10 élevé à .62 contre le trafic allant à l'est et à la station 2,751, il y a 1,000 pieds de 6/10 élevé à 8/10 contre le trafic allant à l'ouest. Au mille 194, station 2,760 à 2,770, la pente a été élevée contre le trafic allant à l'est à 6/10. Au mille 196, station 2,880 à 2,900, à la suite de 1,600 pieds de voie à peu près plane, on rencontre 1,500 où on a élevé la pente de 6/10 à 8/10 contre le trafic allant à l'ouest. Aux milles 197 à 199, on a placé des flèches, tel que dit plus haut, apparemment pour sauver quelques voyages de remblai, sans aucun égard pour l'apparence du chemin. Au mille 200, station 3,090 à 3,110 après 2,000 pieds de pente de 4/10 contre le trafic qui va vers l'ouest, la pente devient soudain de 8/10 contre le trafic vers l'ouest et sur une distance de 2,000 pieds. Au mille 202, station 3,225 à 3,240 il y a une pente qui autrefois de 4/10 sur une distance de 1,500; contre le trafic qui va vers l'ouest a été portée à .51.

Prenons maintenant le district "C", entreprise n° 14. Au mille 115, les stations 2,996 et 3,000, il y a 400 pieds à niveau suivie de 3,000 pieds de pente de 6/10 contre le trafic vers l'ouest et 1,300 de .49 contre le même trafic. Au mille 125 entre les stations 3,476 et 3,495, autre changement donnant une pente de 6/10, laquelle, tout en étant seulement la pente normale d'après l'arrangement, n'en représente pas moins une augmentation sur ce qui avait été décidé à l'origine et est une violation des instructions de l'ingénieur. Au mille 141 entre les stations 4,360 et 4,370 il y a 1,000 pieds d'une pente de 7/10 contre le trafic allant à l'ouest, soit une augmentation sur la pente normale. Puis entre 4,370 et 4,390 il y a une pente de 6/10 sur 2,000 pieds, suivie de 1,150 où elle n'est plus que de 4/10 pour augmenter ensuite entre 4,405 et 4,417 à 6/10 sur 1,200 pieds. C'est-à-dire que non seulement le train aura à gravir une augmentation de 1/10 p. 100 de plus que le normal sur une distance de 1,000 pieds, mais qu'il lui faudra prendre son élan sur ? 000 sur une pente de 6/10. Comme question de fait, sur 5,350 pieds, il montera toujours. Au mille 157 entre 5,194 et 5,206, il y a 1,200 pieds pratiquement de niveau, puis une pente de 4/10 sur 2,100 pieds contre le trafic allant vers l'est, et 1,600 pieds d'une pente d'un peu plus de 5/10 contre le trafic allant à l'est, ce qui est encore une augmentation. Au mille 167, la pente de 4/10 devient 5/10 sur une distance de 1,200 au détriment de l'est. Au mille 181, nouveau changement de 7/10 à 8/10 ocntre le trafic allant à l'ouest. Au mille 189, sur 3,000 pieds, augmentation de 4/10 à 5/10 contre le trafic qui va à l'est. Au mille 191, entre 1,121 et 1,137, il y a 1,600 pieds à niveau, mais à la station 1,145, il y a une pente de 1 p. 100 contre le trafic allant à l'est qui sera obligé pour arriver à une exploitation sûre et prospère, sur le moment ou réduire le volume de ses trains en proportion.

Je ne prétends pas avoir étudié tous les changements apportés aux pentes dans ces

M. GRAHAM.

districts, mais j'en ai examiné un assez grand nombre. Au sujet de ces pentes à moment, j'admets qu'il y a divers genre d'opinion entre les ingénieurs, mais je ne crains pas d'affirmer que si mon honorable ami consultait ceux qui exploitent le chemin et non les ingénieurs qui le construisent, mais parmi les employés, les mécaniciens, les chauffeurs, ceux qui font fonctionner les trains dans notre climat canadien et leur demandait si les changements que j'ai indiqués sont de nature à rendre leur travail plus difficile, s'ils pourront transporter une charge aussi considérable qu'ils l'auraient pu avec les anciennes pentes, il verra que la réponse sera négative, au point de vue pratique. J'ai discuté cela avec quelques-uns des ingénieurs et cela m'a amené à étudier la théorie des pentes à moment. Je me suis assuré de la date à laquelle ces pentes à moment ont été introduites. Elles datent de quelque trente ans et sont de M. A. C. Wellington qui a mis cette théorie en pratique. Cette théorie ressemble à celle des glissoires à tobaggan, c'est-à-dire que lorsque vous entrez dans une descente suivie d'un terrain plan, vous gagnez une accilation suffisante pour vous permettre de remonter la pente qui se trouve à l'autre extrémité du terrain plan, et l'on croit que grâce aux pentes à moment ou à vitesse, un train pourra remonter beaucoup plus facilement une pente beaucoup plus facilement que s'il s'y engage à la suite d'un terrain plan. Grand nombre d'employés de trains, des hommes qui occupent le wagon des employés, ceux qui jettent le charbon dans les feux, ceux qui conduisent les locomotives m'ont dit que la plus légère augmentation dans une pente est très sensible, produit une différence et quand j'ai attiré leur attention sur les premières instructions décrétant que les pentes serait de quatre dixièmes et de six dixièmes.

M. COCHRANE: Est-ce six dixièmes ou cinq dixièmes?

M. GRAHAM: J'ai dit que l'on avait d'abord suggéré 5/10, mais qu'en 1907 il a été changé en 6/10. Quand je leur ai dit que les instructions étaient à l'origine pour des pentes de 4/10 et 6/10 p. 100, ils m'ont répondu que cela aura pour effet, à cause du climat canadien, de faire une énorme différence dans l'exploitation de notre chemin de fer. Ces pentes à moment datent, comme je l'ai dit, d'environ trente ans, mais elles n'ont pas reçu l'approbation des autorités les plus en vue dans la construction des nouvelles lignes. Il ne faut pas oublier qu'on n'a jamais encore sur ce continent tenté la construction d'aucune ligne du type du Transcontinental; en conséquence, l'introduction dans ce chemin de méthodes qui pourraient être adoptées sur des lignes de moindre importance, constitue à mon avis un mouvement rétrograde qui ne rencontrerait pas les désirs du peuple du Canada. Le peuple est en faveur du genre élevé pour les raisons données précisément par les hommes qui avisent mon honorable ami et s'il faut en perdre les bénéfices par le fait de l'introduction des pentes à moment ou sans moment, c'est commettre une sérieuse erreur. Mon honorable ami va répondre qu'il a adopté ce mode pour hâter la construction afin de permettre de transporter le grain jusqu'à Cochrane, de cette saison. Il va constater, je crois, que nombre de ces changements sont à l'est de Cochrane et que cela ne sera pas une réponse à la demande; pourquoi les pentes ont été changées.

Maintenant, en ce qui concerne l'économie opérée, j'ai demandé, il y a quelque temps, à mon honorable ami combien il avait sauvé grâce à ce changement. Il m'a donné le montant qui n'est pas très élevé. J'ai déjà dit qu'il suffirait d'un seul accident en passant ces pentes qui entraînerait une perte plus considérable que l'économie qu'il pourrait faire en changeant le tracé à ce point. Je ne parle que de la perte matérielle. Mais s'il s'agissait de l'autre point, c'est à-dire les pertes de vies auquel est exposé le public voyageur, je n'entreprendrait pas de décrire quel serait le risque. Les gens qui font l'exploitation du chemin, et je le renvoie à eux, lui diront qu'un pied d'augmentation sur une pente aura non seulement pour résultat d'élever le coût d'exploitation, mais aussi que le lit du chemin de même que le matériel roulant se détérioreront beaucoup plus rapidement.

Parlons un moment des ponts. S'il est vrai que l'on songent à remplacer par les ponts en bois les ponts en béton et les ponts métalliques, je dis que cela n'est pas une erreur, mais un crime.

M. COCHRANE: J'ai déjà nié cela.

M. GRAHAM: Mon honorable ami va le nier encore, je suppose, et j'accepte sa dénégation. Mais il lui faudra, je crois, convaincre les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique que son affirmation est correcte et je ne vois rien dans la correspondance qui soit de nature à les en convaincre. M. Leonard dit que lui, de même que l'ancienne commission, ont sanctionné l'introduction des ponts en bois au lieu du béton et du fer, à cause de la dépense et des difficultés qu'entraîne la construction de fondations convenables pour des piliers en béton. S'il y a là une seule construction en bois où il devrait y avoir du béton et de l'acier, je dis que c'est un crime de la laisser là. Pendant la construction de la division de l'est du chemin de fer Transcontinental, les entre-

preneurs ont perdu par suite d'incendies un grand nombre de ponts en bois et je n'ai pas besoin de dire ce qui résulterait d'un feu pendant une nuit noire le long de la ligne du Transcontinental avec un train rapide lancé à toute vitesse. Nous aurons de ces accidents; il y en a déjà eu et le Gouvernement ne devrait permettre aucune erreur, mais construire le chemin de la meilleure manière possible non seulement en vue de la vitesse, mais aussi en vue de la sécurité des voyageurs. Si un accident a pour cause un défaut dans la construction, le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas tenu responsable, mais cela retombera sur le Gouvernement qui a autorisé cette construction défectueuse. Mon honorable ami devrait voir à ce que ce chemin soit construit conformément à l'entente avec le Grand-Tronc-Pacifique. S'il se fait quelque chose que la compagnie refuse d'accepter ou que ses ingénieurs n'approuvent pas et si quelque chose est nécessaire pour assurer la sécurité du projet, il y va de l'intérêt du Gouvernement, des commissaires, des ingénieurs et du peuple du Canada que l'on obtienne dès maintenant cette approbation et ne pas mettre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dans la position de venir à nous lorsque le chemin sera prêt à être livré et dire: Nous ne le prendrons pas parce que vous avez violé les engagements que nous avons faits avec vous relatifs à l'exploitation du chemin. C'est là une question de la plus haute importance pour le peuple canadien.

M. COCHRANE: Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Graham) puisse trouver un expert ou un ingénieur de quelque expérience qui disent que les pentes à moment soient plus dangereuses pour la vie ou la propriété que celles de quatre dixièmes de 1 p. 100. Toute son argumentation est basée sur une différence qui existe quant à savoir si les pentes dites de rapidité ou à moment peuvent être, au point de vue pratique, comparées aux pentes de 4/10 ou de 6/10 p. 100.

Je me propose de citer au comité quelques opinions et de dire de qui elles émanent, car je ne crois pas qu'il soit juste, même pour moi, de citer une opinion sans nommer celui qui l'a formulée. Ainsi que l'honorable député, je dois me prononcer sur des questions semblables en me basant sur les renseignements, l'expérience et le conseil d'ingénieurs, et si les opinions qu'il nous a rapportées sont, comme il le dit, les opinions de personnes ayant une bonne réputation et dont j'accepte les dires, j'appellerai son attention et celle du comité sur l'expérience d'ingénieurs jouissant d'une égale réputation, et dont les renseignements et les conseils ont largement contribué à ma décision. L'honorable député admettra que M. Bowden, l'ingénieur en chef du département, est une bonne autorité, et je puis dire que, lorsque j'ai discuté avec lui le choix du tracé, il m'a déclaré que les ingénieurs modernes recommandent maintenant les descentes. L'honorable député a cité M. Cooper, qui a une grande réputation comme ingénieur, mais qui a plutôt acquis cette réputation dans la construction des ponts que dans l'établissement des voies ferrées.

M. GRAHAM: N'en est-il pas de même de M. Bowden?

M. COCHRANE: Peut-être. Eh bien, il y a M. Tye, auquel nul n'est supérieur sur ce continent comme ingénieur de chemin de fer. Il a examiné les mêmes tracés que mon honorable ami, et qu'on me permette de lire cette lettre qu'il m'a adressée:

Ottawa, 26 novembre 1912.

A l'honorable Frank Cochrane,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur,—Ainsi que j'en ai été prié, j'ai examiné les profils des changements récemment faits aux descentes dans les entreprises nos 13, 14 et 15, districts C et D, à l'est et à l'ouest de Cochrane. Ces changements de pentes ne diminueront pas le poids que les locomotives pourront remorquer et n'augmenteront pas le temps que les convois de marchandises ou de voyageurs prendront pour faire le trajet, ni les frais d'exploitation ou d'entretien; au contraire, en diminuant les frais de premier établissement, ils abaisseront le compte de l'intérêt.

Le coût total du transport est le montant des frais d'exploitation ajoutés à l'intérêt. Au point de vue commercial, un chemin de fer peut le mieux transporter une quantité donnée des marchandises, ou les voitures à moins de frais, lorsque le total de ces deux sommes est le moins élevé. Tout changement dans le parcours ou les pentes qui diminue les dépenses fixées sans augmenter les frais d'exploitation ou d'entretien est donc une amélioration du type de la voie ferrée.

Ces changements diminueront le compte de l'intérêt, sans augmenter les frais d'exploitation ou d'entretien ou diminuer le poids remorqué ou la vitesse de la locomotive; ils améliorent donc le type de la voie ferrée.

Je considère que le commissaire et les ingénieurs du Transcontinental auraient manqué à leur devoir s'ils n'avaient pas opéré ces changements.

Recevez mes salutations empressées,
(Signé): W. K. Tye.

Je lirai aussi une lettre sur ce sujet que j'ai demandée à l'ingénieur en chef de la commission du Trancontinental, et je puis dire qu'il a librement exprimé son opinion. Voici cette lettre:

3 décembre 1912.

A l'hon. Frank Cochrane, C.P.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Cher monsieur Cochrane,—Conformément à la demande que vous m'avez adressée de vive voix de faire connaître mon opinion sur l'usage des descentes sur cette ligne, ou toute autre, eu égard surtout à l'usage récent de

décentes dans le district "C", je puis dire que, abstraction faite des affaissements ordinaires dans les longs remblais ou les remblais sur couche molle, on a jugé inopportun de suivre les tracés ou de payer les entrepreneurs pour exécuter ces travaux inutiles; comme vous le verrez, la pente n'a été modifiée que dans deux cas et les économies réalisées par ces légères modifications s'élèvent à $27,797.

Dans les deux cas, les descentes et les montées s'équilibrent presque et ne diminueront pas d'une livre le poids qu'une locomotive pourra remorquer. L'introduction de ces pentes dans la construction des chemins de fer afin de diminuer les frais de premier établissement et les frais subséquents d'exploitation, grâce à la diminution du compte de l'intérêt, ne saurait être considérée autrement que comme un acte de bonne administration.

En ce qui concerne le Transcontinental, j'ai toujours été d'avis, et je le suis encore, qu'on aurait dû se servir de ces pentes chaque fois qu'il était pratique et économique de le faire, et qu'on aurait ainsi économisé une forte somme d'argent, vu que le type adopté, ainsi que la conféguration générale du pays que cette ligne traverse, a trait à une pente qu'un ingénieur rencontrera rarement ou ne rencontrera jamais.

Je puis ajouter que, en ce qui me concerne personnellement en cette affaire, bien que j'aie été employé comme ingénieur du tracé, je me suis servi de pentes virtuelles chaque fois qu'il était pratique, économique et sensé de le faire. Je vous laisse à juger de ma surprise lorsque nous avons appris d'Ottawa que ces pentes ne seraient pas permises et que les plans devaient être changés en conséquence. Cela a eu lieu, et le coût de la construction a été fort augmenté, sans que la ligne en ait profité au point de vue de son exploitation.

Si on avait adopté ces pentes lorsque les circonstances le permettaient, la compagnie exploitant le chemin aurait pu faire disparaître entièrement ou partiellement ces affaissements pour la moitié du prix que les entrepreneurs exigeaient, et on peut en dire autant des constructions permanentes qui, en pareil cas, auraient été retardées jusqu'à ce qu'elles pussent être construites plus économiquement.

Votre tout dévoué,
(Signé) Gordon Grant,
Ingénieur en chef.

Je pourrais citer d'autres opinions, mais je crois que ces deux lettres réfutent complètement le raisonnement de mon honorable ami. Si par ces descentes, nous n'avons pas augmenté le coût du transport du blé de l'Ouest ou des marchandises dirigées vers l'Est, et si nous économisons une forte somme d'argent parce que nous aurons moins d'intérêt à payer sur la mise de fonds, nous avons rendu plus facile et plus économique l'exécution de cette entreprise, et il ne sera pas nécessaire d'exiger des taux de transport aussi élevés qu'il aurait fallu en exiger autrement pour acquitter l'intérêt sur les frais de premier établissement. La construction du chemin à l'est de Cochrane, dont mon honorable ami a parlé, a été adjugée à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et celle-ci n'a pas protesté. Elle a d'abord cédé l'entreprise à une maison américaine qui a fait faillite; puis, elle l'a reprise et cédée à une autre maison, et ses ingénieurs n'ont pas protesté auprès de moi ou auprès de la commission au sujet des pentes ou de quoi que ce soit.

Rien n'a été changé relativement aux constructions. L'ancienne compagnie a érigé des constructions temporaires, comme il convenait de le faire, et la même ligne de conduite est suivie à cet égard. Qaunt aux endroits où il était difficile de trouver un bon terrain pour une construction permanente, le bon sens voulait qu'il y eut une descente jusqu'après le tassement qui se produit dans toutes les constructions nouvelles. Non seulement la commission et l'ingénieur ont suivi les instructions à la lettre, mais ils ont fait économiser une forte somme à la population canadienne.

M. CARVELL: Le ministre des Chemins de fer a fait un long plaidoyer pour justifier cet étonnant changement du type du Transcontinental. Je ne suis pas ingénieur; je n'ai pas, comme le député de Renfrew-sud, discuté la question avec des ingénieurs. Je sais que le ministre pourrait dire que n'ayant pas pris cette précaution, je ne devrais pas traiter ce sujet; mais, parlant comme un homme qui n'est pas du métier, je ne puis comprendre comment on peut exploiter un chemin qui passe par des collines aussi économiquement qu'un chemin de niveau.

M. COCHRANE: J'ai fait connaître les opinions sur lesquelles je m'appuie.

M. CARVELL: Je vous donne mon avis comme un homme qui n'est pas du métier et j'en viendrai plus tard aux opinions que le ministre a citées. Il est très étrange que le ministre des Chemins de fer n'ait pas invoqué le témoignage des mécaniciens de locomotives. En pareille matière, j'aimerais connaître l'avis d'un mécanicien de locomotives.

M. COCHRANE: Je n'ai jamais entendu dire qu'un mécanicien de locomotives ait entrepris de construire un chemin de fer.

M. CARVELL: Celui qui conduit une locomotive sait mieux ce qu'elle peut faire dans certaines circonstances que celui qui en a dressé le plan.

M. COCHRANE: Non.

M. CARVELL: Oui. C'est comme un chauffeur d'automobile. Il sait mieux ce que c'est de gravir des collines que le fabricant d'automobiles. En pareille matière, j'aime dix fois mieux l'avis du chauffeur que celui du fabricant; et il en est de même de ceux qui exploitent les chemins de fer. J'ai déjà une automobile et je sais ce que c'est que de gravir des collines; j'imagine que ce qui s'applique à un automobile s'applique à un convoi de chemin de fer. Lorsqu'on me dit qu'on peut prendre un élan et gravir une colline aussi aisément

que si le terrain était plat, je ne le crois pas.

M. COCHRANE: Il ne s'agit pas de gravir des collines il s'agit des descentes.

M. CARVELL: Je crois savoir ce dont je parle. J'imagine que le ministre veut dire qu'en descendant une pente on peut acquérir assez de vitesse pour en gravir une autre. Si le chemin est de niveau sur une distance de deux, trois ou quatre milles pieds, et qu'ensuite se présente une élévation de un à deux mille pieds, cela équivaut à une descente. Il n'y a que la vitesse acquise par le train. Les auteurs vous diront qu'un train qui parcourt un certain nombre de milles par heure, lorsqu'il se trouve au pied d'une pente, la remontera jusqu'à un certain nombre de pieds. Il en est de même d'une automobile. Cependant, cela n'arrive pas toujours. Il faut que l'automobile soit en bon état.

M. BURNHAM: L'honorable député aura-t-il l'obligeance de dire quel est le coefficient de frottement.

M. CARVELL: C'est plus que je ne puis faire. Je laisse au député de Peterborough-est le soin de répondre.

Le ministre a cité comme autorité l'ingénieur en chef du Transcontinental, et il a lu sa lettre au comité. Tout ce que je puis dire c'est que, si l'ingénieur en chef du Transcontinental, lorsqu'il a été nommé à cet emploi, entretenait l'opinion qu'il entretient maintenant, il est très étrange qu'il soit resté pendant trois ans ingénieur en chef sans appliquer cette théorie, car d'après la lettre dont une partie a été lue, il aurait diminué le coût du chemin.

Pendant les trois dernières années que l'ancien gouvernement a été au pouvoir, le seul blâme que l'on a porté contre lui était le coût excessif du chemin. Le fait que l'ingénieur en chef n'a pas essayé d'en diminuer le coût en faisant des rampes rapides ôte beaucoup de valeur à cette preuve. Je regrette que mon honorable ami ne nous ait pas donné le chiffre exact de l'économie qu'il va réaliser par ce changement.

M. COCHRANE: Le dernier n'est pas encore terminé.

M. CARVELL: L'ingénieur pourrait tout de même donner un aperçu assez juste. On a parlé de $27,000. Sûrement ce ne doit pas être toute l'économie que l'on a faite.

M. COCHRANE: Oui.

M. CARVELL: Ce serait ridicule de changer un chemin qui devait être vertuellement de niveau pour faire une expérience qui produira une économie de $27,000, ou $270,000, ou même $2,700,000; parce qu'il n'y a aucun doute que c'est sûrement une expérience.

M. COCHRANE: Oh! non.

M. CARVELL: C'est l'opinion de mon honorable ami, mais ce n'est pas la mienne. C'est une expérience que de changer un chemin qui était virtuellement plat, en un chemin avec des montées. L'honorable ministre voit la question au point de vue théorique, pas au point de vue pratique. Mon honorable ami de Renfrew (M. Graham) a fait une observation que je ne crois pas que l'honorable ministre ait saisie. Il n'a pas saisi l'effet considérable d'une de ces rampes raides. Il admettra que si une locomotive ne peut pas tirer le poids ordinaire à un certain endroit, il crée un état de choses qui n'existait pas auparavant.

M. COCHRANE: J'ai cité des autorités disant que cela ne ferait pas une différence d'un p. 100. Mais je ne puis pas empêcher mon honorable ami d'avoir son opinion.

M. CARVELL: Je le suppose bien. Je dis à mon honorable ami que s'il crée des conditions nouvelles à un endroit, il les crée pour tout le chemin. Il doit savoir que s'il arrive un accident à l'une de ces rampes, il crée des conditions nouvelles.

M. AIKINS: Quelle différence dans le danger d'accident sur un chemin virtuellement plat que sur des rampes de quatre dixièmes ou de cinq dixièmes.

M. CARVELL: On est exposé aux accidents en tout temps et en tout endroit sur les chemins de fer.

M. AIKINS: Exactement.

M. CARVELL: Avec un convoi chargé à la pleine force de la locomotive sur un chemin de quatre dixièmes, cette locomotive peut arrêter et repartir comme si le chemin était de niveau. Tel est le principe, et s'il arrive un accident, la même locomotive une fois réparée peut repartir avec son convoi. Il n'y a là rien de changé. Mais supposons que l'accident arrive à un endroit ou vous avez une rampe de huit dixièmes ou un p. 100, quand vous aurez dû n'avoir que quatre dixièmes—et des accidents arrivent aux convois de voyageurs comme aux convois de marchandises—alors vous êtes en panne, parce que la locomotive ne peut pas repartir. La seule chose qui reste à faire, c'est de diviser le convoi en deux, en traîner la moitié jusqu'à une voie d'évitement et revenir chercher l'autre moitié, ce qui vous fera perdre souvent une demi-journée.

L'honorable ministre doit savoir que le principe moderne dans les chemins de fer est de changer les trains à la pleine force de la locomotive pour le niveau moyen de chaque disivion. Si au milieu de la divi-

sion il y a une rampe où il faudrait ôter 500 tonnes pour que la locomotive puisse le traîner, alors vous êtes obligé d'enlever ces 500 tonnes avant de partir. C'est là la pratique de tous les chemins de fer au Canada. J'en ai eu une preuve il y a trois semaines. Je voyageais sur un train de marchandises et je demandai au chef du train quel était le poids du convoi, et lorsqu'il me l'eut dit, je lui fis remarquer que sa locomotive pouvait traîner beaucoup plus que cela. Il avait une locomotive de 135 p. 100, et le train pesait un peu moins que 700 tonnes", me répondit-il. "Mais j'ai la 700 tonnes. "Oui, je puis traîner plus que montée de la montagne du Chêne à gravir, et cette montée est presqu'exactement au milieu de la division". Je lui dis alors: "Mais pourquoi ne traîniez-vous pas pleins poids jusqu'à la montée". Il me répondit: "Il n'y a pas de profit à faire cela; c'était la pratique autrefois, mais aujourd'hui nous ne traînons sur toute que le poids que nous pouvons tirer dans cette montée.

M. AIKINS: Etait-ce une montée excessive et réelle, ou une simple colline ordinaire?

M. CARVELL: C'est la montée ordinaire d'une colline, ce qui n'est pas nécessairement une rampe excessive. La pratique aujourd'hui des chemins de fer est de charger le convoi qu'au poids que la locomotive peut traîner dans la montée la plus forte.

Si vous faites des rampes plus raides vous créez de nouvelles conditions et vous aurez des embarras. Votre chemin n'aura pas la même valeur que si les rampes n'étaient que de quatre dixièmes d'un p. 100. Mes honorables amis de la droite peuvent argumenter que dans des conditions idéales, ils ont, un aussi bon chemin. C'est possible, bien que, si ce que dit mon honorable ami de Renfrew est exact, savoir que dans quelques cas vos rampes sont plus fortes que l'ordinaire.

M. COCHRANE: Il n'en était pas certain.

M. CARVELL: Je suppose que c'est vrai. Si vos rampes sont au point voulu pour que théoriquement votre locomotive puisse traîner toute la charge lorsque toutes les conditions sont parfaites, dès l'instant où ces conditions ne le seront plus, toute votre hypothèse s'écroule.

Il faut que les conditions soient parfaites pour que vous réussissiez, et dans un pays comme le Canada, les conditions ne le sont pas toujours. Le gros du transport se fera en hiver sur ce chemin, et si les conditions dans cette saison ne sont pas parfaites vous n'aurez pas de bons résultats, parce que vous n'aurez pas un chemin à rampes de quatre dixièmes qui vous donnera des bons résultats dans toutes les conditions, si votre locomotive marche bien.

L'honorable ministre fait de la théorie, et ses explications ne sont pas satisfaisantes, parce que la somme qu'il pourra éconduire est si petite. L'honorable député de Renfrew (M. Graham) a dit qu'il apparaît dans la correspondance que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique refusera peut-être d'exploiter le chemin. Les habitants de l'est du Canada portent un intérêts très grand à cette question.

M. COCHRANE: Je n'ai aucune crainte à ce sujet. On a pourvu raisonnablement à toutes les conditions imparfaites que peuvent survenir.

M. CARVELL: Théoriquement.

M. COCHRANE: D'une façon pratique.

M. CARVELL: J'ai mes doutes à ce sujet; j'admettrai cependant que le ministre est sincère. J'admets qu'il a pris les conseils d'ingénieurs à ce sujet, des conseils théoriques; non pas des conseils venant de ceux qui conduisent les locomotives, et qui peuvent lui dire exactement ce qu'une locomotive peut faire. Il est malheureux que mon honorable ami enlève de la valeur à ce chemin pour l'amour des quelques dollars qu'il économisera. Pourquoi agit-il ainsi? Ce n'est pas certainement sur l'avis de son ingénieur en chef, parce que sa lettre, de ce dernier qui le prouve.

M. COCHRANE: Je vous demande pardon.

M. CARVELL: Je répète que vous n'avez pas agi sur les conseils de votre innieur en chef, parce que sa lettre, écrite vers la fin de l'année dernière, dit que c'est à la suite d'une conversation avec le ministre qu'il a écrit cette lettre.

M. COCHRANE: Je lui ai demandé de m'écrire cette lettre.

M. CARVELL: Vous lui avez demandé de changer les rampes.

M. COCHRANE: Non.

M. CARVELL: Il est évident que c'est pratiquement sur l'avis de ses ingénieurs-inspecteurs que le ministre a changé le caractère du chemin.

M. COCHRANE: L'ingénieur en chef a conseillé le changement. Cette lettre dont je parle n'a été écrite qu'en décembre, et le changement dans les rampes a été fait avant décembre.

M. CARVELL: L'ingénieur en chef n'a pas dit que c'est lui qui a conseillé ces changements. Je prierai le ministre de demander à l'ingénieur en chef, qui est

assis près de lui, quel est le premier qui a demandé de changer les rampes.

M. COCHRANE: Le 21 février 1913, l'honorable député de Renfrew-sud a posé les questions suivantes auxquelles les reponses suivantes ont été données:

D. Quel est celui qui a conseillé les changements dans les rampes, et dans les ponts ou chevalets sur la division est du Transcontinental national?—R. L'ingénieur en chef.

D. Qui les a proposés?—R. L'ingénieur en chef.

D. A combien estime-t-on l'économie qui en résultera?—R. $27,797, jusqu'à ce jour.

D. Qui apréparé ces estimations?—R. L'ingénieur du district, H. M. Balkan.

M. CARVELL: L'honorable ministre n'a pas répondu à ma question, j'ai dit, et je le répète, que ce n'est pas l'ingénieur en chef qui a le premier proposé de changer les rampes.

M. COCHRANE: Lingénieur en chef dit que ce fut proposé conjointement.

M. CARVELL: Quelle est l'autre personne?

M. COCHRANE: M. Leonard.

M. CARVELL: Je m'en doutais. Je savais que M. Gordon Grant n'aurait pas fait cette proposition. Il est trop bon ingénieur pour cela. Celui qui a construit le chemin suivant un bon type, ne pouvait pas conseiller volontairement au ministre d'amoindrir ce type. Le ministre dit que c'est M. Leonard.

M. COCHRANE: Non, je n'ai pas dit cela.

M. CARVELL: Mais, la proposition a été faite conjointement avec M. Leonard. Nous avons là un aveu de toute l'affaire, et c'est exactement tel que nous pensions. Quand M. Leonard fût mis en charge de ce chemin, soit par suite d'instructions reçues soit de son propre mouvement, il décida que tout ce que les commissaires avaient arrêté devait être changé. Il fallut changer la classification, il fallut changer le mode de construction de la route, il fallut changer les ingénieurs. Je ne crois pas, non plus, que la décision soit venue de lui. Je crois qu'elle a été suggérée par ses ingénieurs gé-enquêteurs, par sa commission d'enquête, bien qu'il n'y ait pas de preuve à cet égard. Quand le nouvel ordre de choses se présenta, le commissaire s'en fût trouver l'ingénieur en chef et suggéra que le mode de construction de la ligne fût changé et rendu moins coûteux en substituant aux plans arrêtés ces pentes de gravité. Malheureusement, peut-être, l'ingénieur en chef tomba d'accord avec lui et les changements furent faits. Je trouve que c'est une question sérieuse et qu'elle altère la nature de cette grande voie transcontinentale du Canada et qu'il est malheureux, que pour des raisons politiques,—je n'en vois pas d'autres,—le ministre ait permis ce changement de condition. Avant que l'item ne soit voté je crois que le ministre ferait bien de nous dire quelle sera l'économie qui résultera de tous ces changements. Il ne peut prétendre l'ignorer, son ingénieur en chef est assis en face de lui.

M. COCHRANE: Il ne le sait pas davantage.

M. CARVELL: Il devrait le savoir; mon honorable ami ne doit pas parler sérieusement. L'ingénieur en chef possède la carte originale de la coupe de la ligne qui en indique le coût; chaque pouce de la ligne a été donné sous contrat et l'ingénieur en chef connaît exactement combien il y a de centaines de pieds cubes de terre pierreuse ou de terre mobile à enlever des tranchées. Il sait combien de mille verges de terre rapportée il lui faudra pour remplir les coulées. Il a la coupe longitudinale et il peut à un demi de un pour cent près dire quel en sera le coût. L'ingénieur en chef a aussi la carte corrigée de la coupe longitudinale et il sait, à un demi de un pour cent près, combien de mille verges auront à être enlevées ou rapportées et il peut dire la différence entre les quantités de verges. L'ouvrage est assez avancé pour cela. Il connaît à quelle classification il a affaire si c'est de la terre qu'il faut amener par les trains pour faire le remblai, il sait qu'elle sorte de terre ce sera et ce qu'elle lui coûtera, parce que la chose est prévue dans les contrats signés.

Par conséquent je dis au ministre, en présence de l'ingénieur en chef, qu'il peut nous dire à un demi de un p. 100 près, la différence que feront les changements dans le coût des travaux. S'il s'agissait d'un projet nouveau, d'un nouveau chemin à construire à travers un pays peu connu, je comprendrais que cela ne puisse se faire, mais c'est un ancien chemin, il a été arpenté depuis trois ou quatre ans et pratiquement tout l'ouvrage a été terminé, même celui ou l'on a fait les changements. Il sait ce que les coupes transversales montrent sur la carte originale ou sur la nouvelle carte profilant la route; il connait le prix de la terre apportée dans les trains, ce qu'il en coûte pour l'enlever, parce qu'il a en sa possession tous les contrats passés pour faire faire cet ouvrage. Je voudrais savoir ce que l'on sauvera en construisant la route d'après les nouvelles conditions.

M. COCHRANE: J'ai répondu à l'honorable député.

M. CARVELL: Nous arriverons peut-être à obtenir d'autres informations avant que l'item ne passe.

M. COCHRANE: C'est très bien, je n'y puis rien.

M. AMES: Ceux qui se rappellent le débat qu'a eu lieu il y a dix ans dans cette Chambre, ont souvenance que le coût du projet original d'un chemin, de Winnipeg à Moncton, devait être de $56,000,000. Nous savons qu'à chaque session ce montant a grossi. Nous savons que, lorsque le gouvernement précédent a perdu le pouvoir, le coût était monté à $150,000,000 et $160,000,000, et l'augmentation a continué. On a souvent demandé comment il se faisait que la ligne ait coûté si énormement cher. Ce n'est pas seulement parce qu'on a entrepris de construire une ligne de première classe, telle qu'on ne peut en trouver nulle part de pareille sur le continent américain, ce n'est pas la seule raison; un bon nombre de dollars aurait pu être épargnés si la route avait été construite avec le même esprit d'économie que celui qui a présidé à sa construction depuis qu'elle est sous la direction d'un seul homme, j'ai eu l'avantage, l'été dernier, de visiter les parties de la route sur les quelles nous sommes à discuter les divisions C, D et E et aussi la division A.

J'y ai passé plusieurs semaines, parcourant quelques milles par jour, en motocyclette, de façon à pouvoir me rendre compte de ce qui se faisait; et j'avais toujours dans l'esprit de chercher à saisir pourquoi la route avait coûté si cher. J'ai pu voir quelques réponses à cette question. Par exemple, j'ai trouvé que le second contrat pour la partie à l'ouest de Cochrane, celui qui est connu sous le nom de contrat O'Brien, avait été originellement donné à Davis. Des soumissions avaient été demandées et le contrat signé le 20 octobre 1908. Cette partie du pays était à cette époque complètement inaccessible; vous ne pouviez y entrer, ni par l'est ni par l'ouest, parce qu'il n'existait aucune voie de communication; vous ne pouviez entrer que par les rivières, dont les têtes sont coupées par le Pacifique-Canadien. Mais le Gouvernement signa le 20 octobre 1908, avec Davis, un contrat en vertu duquel les travaux devaient être terminés le 31 décembre 1910. Davis laissa de côté dix-huit milles, sans même tenter d'y faire quoi que ce soit. Ensuite, il sous-loua son contrat à O'Brien et il est universellement répété que O'Brien a donné à Davis dix p. 100 sur le montant total du contrat. Ce montant total est de $6,000,000, ou plus, de sorte que la somme reçue par Davis est de $600,000 pour ne rien faire du tout, à part garder le contrat et faire étendre les délais. Voilà une des manières dont on a usé pour gaspiller l'argent dans la construction. En deuxième lieu, des sommes considérables furent perdues par suite de la classification sympathique.

M. CARVELL: Où?

M. AMES: La classification sympathique a été générale, depuis Moncton au lac Supérieur.

M. CARVELL: Ce n'est pas vrai.

M. AMES: Par classification sympathique je veux dire que de la pierre mobile est appelée du roc et l'excavation en terre meuble ordinaire est dite excavation en terre pierreuse.

M. CARVELL: Cela ne peut-être établi.

M. AMES: Et comme j'ai moi-même parcouru, une pioche à la main, un grand nombre de coupes et que j'ai vu par moi-même, je crois que je sais de quoi je parle. Je dis que dans toute la construction du Transcontinental des instructions émanant des quartiers généraux furent données d'établir la classification d'une façon aussi sympathique que possible aux détenteurs de contrats.

C'est la raison pour laquelle j'ai affirmé que cette classification avait existé. Une autre des raisons du coût excessif de l'entreprise, c'est qu'on n'a pas voulu se servir de chevalets; de propos délibérés on a bâti des remblais permanents là où ils auraient dû être temporaires, jusqu'au moment où la route aurait pu prendre son aplomb. Prenez par exemple ce que l'on appelle Coal-Creek, dans le Nouveau-Brunswick. Il y a là une petite baie où le remblai fut bâti en pierre massive, au prix de $1.10½ la verge, le coût total s'élevant à $429,000.

M. CARVELL: L'honorable député est complètement dans l'erreur quand il établit ces chiffres à tant la verge.

M. AMES: Il y a une section au Nouveau-Brunswick où trente et un milles de chemin ont coûté $4,000,000 ou $134,000 par mille. Je ne crois pas qu'il existe ailleurs en Amérique un groupe d'ingénieurs qui auraient entrepris de faire passer, en diagonale, une ligne de chemin de fer par-dessus la coupe profonde qui existe entre la rivière Tobique et Grand-Falls. Il y a un autre cas où le coût de l'entreprise fût considérablement accru par suite de la direction suivie. Quand la nouvelle commission entra en fonctions, elle commença tout naturellement par deux choses: la première fut de chercher pourquoi le coût avait été aussi élevé et la seconde de chercher un moyen possible d'économiser, dans la balance de la construction, l'argent du peuple. C'est en cherchant à réduire le prix et à hâter la fin, que ces pentes de gravité, dont nous avons parlé, ont été adoptées.

L'honorable député de Renfrew a parlé de deux sortes de pentes. Il a parlé des remblais au-dessus des endroits très bas. Il est nécessaire quelquefois quand un chemin de fer est en construction qu'une sorte de ligne temporaire soit mise en place, parce

qu'il faut laisser le terrain se dessécher, pour ainsi dire. Cette étendue de terrain de cent cinquante milles, qui est située à l'est de Cochrane, dont la plus grande partie ne s'élève pas à plus de dix pieds de niveau environ du lac Abitibi, est complètement imbibée d'eau, couverte d'un sol tremblant, dont une partie est boisée de courts sapins noirs; en plusieurs endroits la gelée s'enfonce dans le sol et y demeure presque toute l'année.

Une grande partie de ce sous-sol de glaise ressemble à un glacier, se déplaçant et glissant lentement, mais continuellement. Il y a des endroits où les remblais glissent sur le côté et où les travaux de maçonnerie se sont éloignés de cent pieds de la route où ils avaient été placés. Il y a un endroit de la rivière Low Bush, où neuf ponceaux ont été bâtis sur la boue liquide, successivement, et ils sont tous partis et où, maintenant encore, les constructeurs ont à exécuter les travaux les plus difficiles pour traverser cette région. Il me semble que si une ligne plus temporaire avait d'abord été construite à travers ce pays, de façon à lui permettre,—les arbres étant enlevés,—de s'assécher un peu, il eût été possible de construire des remblais qui ne se seraient pas enfoncés dans tout ce sol tremblant.

Vous trouverez un endroit à peu près sur la ligne frontière entre Québec et Ontario, où, aussi vite qu'ils peuvent déposer le terrassement le sol craque et s'enfonce des deux côtés. Le seul moyen qu'ils ont de construire la voie, c'est de bâtir, côte à côte, trois remblais. On doit sans cesse y déposer de la terre nouvelle, mais l'on peut en entasser des centaines de tonnes, toujours le remblai s'enfonce et les côtés s'élèvent. Vouloir y construire une voie toujours de niveau égal, aurait pour résultat de jeter en pure perte des centaines de mille dollars; et il existe un grand nombre d'endroits semblables dans cette contrée du nord, où il faut nécessairement se contenter de pentes temporaires.

Tant que ce pays ne sera pas asséché et que ce sol tremblant n'aura pas été drainé et sa surface durcie, il sera inutile d'augmenter sans cesse le poids des remblais parce que, tout simplement, ils s'enfoncent au centre et glissent sur les côtés. Il viendra un jour où quelques-unes de ces pentes pourront être surélevés mais elles pourront l'être beaucoup mieux et à meilleur compte, quand on pourra y déverser les terres apportées de loin sur les trains et lorsque le sol sera devenu assez ferme pour supporter leur poids.

Les autres changements mentionnés dans ce pays sont ceux opérés dans les pentes à force impulsive. Il pourra d'abord être nécessaire d'avoir des pentes plus prononcées que les pentes à force impulsive ordinaires, mais ce que nous entendons par une pente à force impulsive est une pente entre deux points, distants, disons de deux milles, au même niveau au-dessus de la mer, où il est possible à un train d'acquérir assez de force d'impulsion dans la descente de la pente pour monter la rampe. Je prétends que la pente à force impulsive est un principe technique reconnu appliqué sur tout le continent. J'ai entre les mains un traité, Field Practice of Railway Location, de Willard Beahan. A la page 224, M. Beaham énonce:

Nous avons vu que la pente à considérer est la pente en profil virtuelle. Nous avons vu que, sans excéder les vitesses ordinaires des trains de marchandises, un convoi descendra et montera dans une dépression de 25 pieds avec l'intelligence ordinaire par les locomotives de 7 livres par tonne, i.e., ces dépressions peuvent être mises en service par la même force motrice dans le même temps et au même coût que la même voie droite à niveau.

C'est un bon principe technique reconnu. L'honorable député de Carleton, Nouveau-Brunswick, dit que si le mécanicien de la locomotive voulait déclarer cela, il accepterait volontiers cette déclaration.

M. CARVELL: Je n'ai pas formulé de semblable assertion.

M. AMES: Vous avez dit que le mécanicien de la locomotive est la meilleure autorité.

M. CARVELL: Quant à savoir si vous devriez installer des pentes rapides ou non.

M. AMES: Un chemin de fer est construit à travers les Indes du Chili dans une région très pénible. Un Anglais qui les traversait sur ce chemin de fer, il n'y a pas longtemps, voyageait sur la locomotive. Il a lié conversation avec le mécanicien et il a fait observer à ce dernier: "N'interceptez-vous jamais la vapeur ou ne vous servez-vous pas de l'air?" Le mécanicien lui a répondu: "Non, nous pouvons tout juste demeurer sur les rails dans les dépressions." "N'est-il pas nécessaire d'aller vite à quelqu'une de ces éminences?" "Non", a répondu le mécanicien, "lorsque le convoi quitte une gare, et lorsqu'il acquiert son allure, le convoi roule de la même manière tout le long de la voie jusqu'au prochain arrêt". Voilà ce qu'un train peut faire sur une pente à force impulsive. Voyons à quoi se réduit une pente à force impulsive ordinaire avec une dépression de, disons une couple de milles. Prenez une table de billard, voulez-vous me dire, que s'il y avait une dépression d'un quart de pouce dans le milieu de cette table, une bille ne descendrait pas à une extrémité, ne remonterait pas à l'autre aussi facilement que si la table était plane? Une dépression de vingt-cinq pieds sur une longueur d'une couple de milles ne serait pas plus qu'une dépression d'un quart de pouce sur une

table de bilard de dix pieds, et un train allant à une vitese de dix milles à l'heure descendrait une dépression de vingt-cinq pieds et monterait la rampe sans exiger de la locomotive une dépense de vapeur plus grande qu'à l'ordinaire.

Voyons ce que cela signifie sous le rapport de l'épargne. Vous pouvez construire un remblai de quinze pieds de hauteur au sommet et de dix pieds dans le milieu. Ce remblai contiendra 300 pieds cubes. A 54 cents la verge cube ,il coûterait $6 le pied linéaire de la voie. Faites ce calcul pour deux milles, et vous constaterez le coût d'établissement des remblais de dix pieds de hauteur. Vous pouvez construire pour $63,360 une ligne, nous dirons de deux milles de longueur avec une dépression de dix pieds. Si la dépression accusait une hauteur de trente pieds au centre, la ligne coûterait $221,760. En d'autres termes, il serait réalisé une épargne de $79,200 par mille. Cela montre la valeur qu'il y a d'adopter quelques-uns de ces niveaux absolument inertes. Je reconnais qu'un projet de chemin de fer paraît certes très beau, si la voie est droite sur une distance de cinq à dix milles, et s'il y a une pente de niveau à bulle d'air absolue sur tout le parcours. Mais ce ne sont pas d'habiles opérations de chemin de fer. Les habiles opérations de chemin de fer consistent à construire un chemin à aussi bon marché que possible ,sans nuire à la force motrice de la locomotive. Il est parfaitement superflu de construire ce chemin absolument de niveau, quand vous pouvez encore maintenir la pleine force tractive de la voie en intercalant parfois des pentes à force impulsive. Une des meilleures autorités au Canada, M. Tye, qui est le président de la société canadienne des ingénieurs civils, a formulé la déclaration suivante en janvier dernier dans son adresse à cette société:

Les pentes à force impulsive sont une grande source d'épargne dans le coût, sans accroître les frais d'exploitation. L'emploi de la force impulsive pour triompher d'étendues peu considérables, plus raides que la rampe maxima admissible est presque toujours justifiable. Il y a exception dans les endroits où le trafic est si congestionné, que la possibilité d'un retard dû à l'incapacité d'un convoi de triompher parfois de la rampe, est plus importante que l'épargne indubitable dans les frais d'intérêt qu'elles assurent. Les conditions interdisant leur emploi ne règneront probablement pas avant de nombreuses années sur quelque partie de nos voies ferrées canadiennes.

La seule exception qu'il fasse est celle d'un chemin de fer où le trafic est si continu que la contingence suggérée par l'honorable député de Carleton pourrait se produire, et dans un endroit où un convoi pourrait être arrêté et causer du retard au trafic. On peut donc voir ce qui a inspiré le major Léonard. En sa qualité de constructeur pratique de chemins de fer, en absorbant cette voie ferrée, il a vu que cet argent était dissipé pour des fins purement artistiques, et afin que le chemin puisse avoir une belle apparence. L'argent était dépensé d'une manière inutile, et il a immédiatement entrepris de construire une voie, comme en construirait une des grandes compagnies qui exploitent sur le continent américain, et c'est dans le but d'appliquer ce principe général et d'empêcher, autant que possible un coût excessif, que cette politique a été adoptée.

M. NESBITT: Un mot seulement à l'honorable député de Saint-Antoine. Au lieu de chercher des midis à quatorze heures et se perdre dans des considérations théoriques, que ne visite-t-il le sud d'Ontario et ne compte-t-il les wagons qu'y amène le Michigan Central, à titre de comparaison avec ceux amenés là par les autres chemins de fer? Ce sera pour lui une leçon de choses beaucoup plus profitable que de s'égarer dans le nord du pays.

M. AMES: Je puis dire que la moyenne des rampes du Transcontinental-National sera aussi bonne que celle du Michigan-Central.

M. NESBITT: Les convois du Michigan-Central comptent vingt ou trente wagons de plus que les autres chemins parce que la voie y est à peu près plane.

M. WILCOX: Je ne crois pas que ce chemin soit plane; il traverse ma ferme.

M. NESBITT: Il est plus plane que n'importe quel autre au Canada.

M. CARVELL: Je regrette que l'honorable député de Saint-Antoine n'ait pas confiné ses remarques à l'étude de la question au point de vue du génie civil, et ce soit laissé entraîner vers ce dont il avait l'habitude de parler il y a quelques années—la question du coût et de la classification. Mon honorable ami a fait une déclaration très intéressante lorsqu'il a parlé de ce qu'il appelle la classification sympathique. Cela appelle quelques commentaires de ma part; je désire faire ces commentaires que je remettrai à la reprise de la séance, monsieur le président, si vous voulez bien décréter qu'il est six heures. Peut-être à notre retour, le ministre sera-il en position de nous dire approximativement quels seront les changements.

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

Reprise de la séance

La Chambre siège de nouveau en comité des subsides. Présidence de M. l'Orateur suppléant.

Saint Jean, Nouveau-Brunswick, amélioration au havre, $1,100,000.

M. MACLEAN (Halifax): Quels sont ces travaux?

M. ROGERS: Ce sont des améliorations sous contrat avec Norton, Griffiths and Company.

M. MACLEAN: Quel sera le total de la dépense dans la baie Courtenay?

M. ROGERS: Le contrat est de sept millions et demi.

M. GRAHAM: Toutes les améliorations au havre de Saint-Jean coûteront plus que cela?

M. ROGERS: Oui; le contrat de la baie de Courtenay est de sept millions et demi de dollars.

M. GRAHAM: Et la cale sèche de Saint-Jean?

M. ROGERS: Cette cale-sèche n'est pas encore commencée; elle sera construite en vertu du bill des subsides.

M. LENNOX: Les termes du contrat sont-ils les mêmes que quand les libéraux ont quitté le pouvoir?

M. ROGERS: C'est le même contrat; mais le prix en a été considérablement réduit quand nous avons pris le pouvoir.

M. LEMIEUX: Réduit pour le moment.

M. ROGERS: Pour toujours.

M. GRAHAM: Je crois que cela mériterait bien des explications.

M. LEMIEUX: Soyons francs; de combien le montant du contrat a-t-il été réduit?

M. ROGERS: $250,000.

M. MACLEAN (Halifax): Il n'y a pas eu de contrat de fait par l'ancienne administration.

M. LEMIEUX: Il y a eu un contrat, mais il n'a pas été mis à exécution.

M. HAZEN: Il n'y a pas eu de contrat avant l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir. Lorsque ce Gouvernement est arrivé il a trouvé des soumissions et il a accordé le contrat à Norton, Griffiths, qui étaient les plus bas soumissionnaires, mais le montant de leur soumission a été réduit de $250,000 avant que le Gouvernement ne consentît à l'accepter.

M. GRAHAM: Les conditions n'ont-elles pas été changées?

M. HAZEN: Il n'y a pas eu de changement dans les conditions.

M. GRAHAM: L'ancien gouvernement a donc eu raison de ne pas accepter ces soumissions?

M. CARVELL.

M. ROGERS: L'ancien gouvernement a donné la preuve qu'il était prêt à accepter la soumission; mais nous l'avons cru trop élevée et nous avons hésité à l'accepter, lorsque, finalement, ces messieurs se sont offerts à faire l'ouvrage à raison de $250,000 de moins, et nous avons consenti.

M. LEMIEUX: C'est-à-dire que le devis a été préparé sous l'administration Pugsley et les soumissions ont été demandées, et, dans l'intervalle, le gouvernement est tombé.

M. Pugsley, qui était alors ministre des Travaux publics, a pensé qu'il ne serait pas prudent d'accorder une telle entreprise parce qu'un nouveau gouvernement devait arriver aux affaires. Le nouveau gouvernement accorda l'entreprise au plus bas soumissionnaire, comme M. Pugsley avait l'intention de le faire. C'est le même ouvrage, mais c'est M. Pugsley qui lui a donné la première impulsion. Je n'ai pas d'objection à cette entreprise.

Port de Québec—quai en eau profonde à Lévis, $14,000.

M. BELAND: Ces travaux ont été commencés sous le gouvernement précédent.

M. ROGERS: Oui, il faut $14,000 pour terminer les travaux.

M. BELAND: Quelles sont les dimensions de ce quai?

M. ROGERS: 903 pieds de long; 40 pieds de large; 18 pieds de profondeur et 37 pieds de hauteur.

M. BELAND: Quel est le montant de l'entreprise primitive?

M. ROGERS: $283,054.

M. BELAND: Cette somme suffira-t-elle pour compléter les travaux?

M. ROGERS: Je crois qu'un nouveau montant de $18,000 sera nécessaire.

M. BELAND: Qui est l'entrepreneur?

M. ROGERS: Horace Dussault, de Lévis.

Port de Québec, amélioration, $1,000,000.

M. BELAND: Ce sont les améliorations dont on a déjà parlé ici. Sont-ce les travaux dont les plans ont été déposés sur le bureau?

M. ROGERS: Cette somme est destinée aux travaux généraux d'amélioration du port de Québec. Les commissaires du port ont entrepris pour le moment certains travaux et nous n'avons pas encore décidé combien le département des Travaux publics en prendra à son compte et combien les commissaires du port. Il est très possible que ce montant ne soit pas dépensé si les commissaires entreprennent tous les travaux.

M. LEMIEUX: L'autre jour, quand mon honorable ami le ministre de la Marine a présenté son bill des commissaires du port de Québec, un plan a été soumis et examiné par les députés. D'après ce que je comprends, ce montant sera ou ne sera pas consacré à ces travaux.

M. ROGERS: Ce montant ne sera pas consacré du tout aux travaux des commissaires du port de Québec.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami veut-il expliquer comment sera employée cette somme? Est-ce en dragage, en débarcadères ou en autres travaux?

M. ROGERS: Le montant de un million de dollars est nécessaire pour améliorer le port de Québec comme l'ont demandé les commissaires. Les travaux projetés consistent dans la construction des jetées n° 2 et n° 3. Le coût de la dépense est évalué à $4,778,230.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami peut s'en tenir là. Peut être le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) pourra-t-il nous dire si cet argent doit être dépensé pour les travaux dont nous avons examiné les plans l'autre jour.

M. HAZEN: Non. Ce que nous avons montré l'autre jour était le plan des travaux à entreprendre par les commissaires et c'est tout à fait en dehors du département des Travaux publics.

M. LEMIEUX: Alors je ne comprends pas comment la commission tombe sous l'administration des Travaux publics. L'autre jour l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a communiqué un plan. J'ai compris qu'on devait faire quelque dragage, que le quai devait être élargi, qu'on devait dépenser une certaine somme afin d'acheter un bateau pour le service, etc. Ce crédit est tout à fait en dehors de ce montant.

M. HAZEN: Oui. Le département des Travaux publics n'a absolument rien à voir avec les entreprises des commissaires du port qui sont sous la direction et le contrôle du département de la Marine et des Pêcheries.

M. ROGERS: Mon honorable ami comprendra que nous avons déjà contruit un débarcadère à Québec et que c'est nécessaire d'en construire davantage.

Port de Québec, pour améliorer la navition dans la rivière Saint-Charles, $500,000.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami veut-il nous donner quelques explications au sujet de cette entreprise?

M. ROGERS: Ce montant de $500,000 est nécessaire pour la construction d'un barrage en ciment de 1,600 pieds de long, sur une hauteur moyenne de 20 pieds et deux écluses de 450 et de 350 pieds de long sur 65 pieds de large au mur d'entrée, chaque écluse ayant au seuil 15 pieds d'eau à l'étiage. La dépense est évalué à $2,500,000.

M. LEMIEUX: Le contrat est, je crois, signé.

M. ROGERS: Il y a un contrat signé avec Quinlan et Robertson pour $1,873,704.80.

M. BELAND: Le ministre a-t-il l'intention de draguer la rivière Saint-Charles, au-dessus de l'écluse?

M. ROGERS: Il sera nécessaire de faire une certaine quantité de dragage, vu que nous voulons avoir 20 pieds d'eau au lieu de 15 pieds, en haut de l'écluse.

M. LEMIEUX: Avez-vous une liste des propriétaires riverains?

M. ROGERS: Non; nous exproprions ces terrains. Plusieurs propriétaires cherchent à vendre leurs terrains et quelques-uns ont entrepris d'en faire établir la valeur par la cour de l'échiquier, ils demandent jusqu'à un dollar du pied. Nous avons offert 20 cents du pied et j'ai même consenti à donner 22½ cents, dans certains cas, ce que je considère un prix raisonnable.

M. LEMIEUX: Qui est votre évaluateur?

M. ROGERS: Nous n'en avons pas à cet endroit.

M. LEMIEUX: Les propriétaires riverains ne recevront pas plus de 22½ cents du pied?

M. ROGERS: Non.

M. LEMIEUX: Si les propriétaires demandent plus, irez-vous devant la cour de l'échiquier?

M. ROGERS: Oui.

M. LEMIEUX: Je crois que les égouts collecteurs de Québec déversent dans la rivière Saint-Charles et si une écluse est construite à cet endroit, il pourrait en résulter de graves inconvénients. A-t-on fait quelques arrangements entre la ville de Québec et le département pour déplacer les égouts?

M. ROGERS: Les autorités municipales ont déjà vu à cela Une somme de $600,000 a été affectée à la construction d'un égout collecteur, déversant en bas de l'écluse.

M. GRAHAM: Il y a quelques années, les officiers du Grand-Tronc-Pacifique, les commissaires du Transcontinental, le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer, se sont réunis à Québec pour prendre des dispositions pour les améliorations du port et l'entrée du Transcontinental venant de l'ouest, le long de la

rive, jusqu'au marché Champlain. L'intention était que le département des Travaux publics et la commission achèteraient un certain terrain ou qu'un département l'achèterait et le revendrait à l'autre et que le département des Travaux publics entreprendrait de construire des quais sur cette propriété Je crois que la vente n'a jamais été complétée, mais les rails ont été posés presque jusqu'au marché Champlain et je crois aussi que c'est maintenant l'intention d'acquérir définitivement le terrain et de le faire servir aux fins du port.

M. ROGERS: Le département des Travaux publics n'a pas acheté de nouveaux terrains; si les terrains ont été achetés, c'est par le département des Chemins de fer.

M. MURPHY: Quand nous avons discuté l'item précédent, le ministre a dit qu'un marché avait été conclu avec Quinlan et Robertson. Peut-il nous dire si les travaux dont il s'agit dans cet item ont été concédés?

M. ROGERS: Non, ils ne peuvent pas être concédés avant que les fonctionnaires du département et la commission du port aient conclu un arrangement concernant la division des travaux.

M. GRAHAM: Quand ces quais seront construits et que tout sera prêt, ils seront remis aux commissaires du port?

M. ROGERS: Je n'en serais pas surpris.

M. GRAHAM: Je considère qu'il ne devrait pas y avoir de division de juridiction, dans la direction des travaux d'amélioration du port.

M. ROGERS: Pour qu'il n'y ait pas de division de juridiction, il faut que les fonctionnaires du département et la commission du port s'entendent.

Port de Toronto—améliorations, $500,000.

M. GRAHAM: La commission du port de Toronto a reçu des pouvoirs très étendus pour acquérir des propriétés et pour mettre ses projets à exécution. Je crois qu'un bill a été déposé dernièrement dans cette Chambre, à l'effet d'autoriser le Canadien-Pacifique, le Grand-Tronc et la commission du port à s'unir pour exproprier certains terrains dans le but de poser de nouvelles voies. Le ministre peut-il me dire au juste ce que la commission du port a déjà fait et ce qu'elle fait actuellement?

M. ROGERS: La commission du port de Toronto a conçu des projets très ambitieux; je crois que son intention est de dépenser $19,000,000. Comme préparation à l'exécution du plan général des commissaires, le département a fait certains travaux, entre autres les suivants: Renouvellement des fondations en béton et de la superstructure, sur une distance de 300 pieds, de la jetée de l'est, dans le chenal de l'est, pour la relier à celle qui est construite cette année à l'extrémité nord, $21,000; construction d'un mûr de 800 pieds vers le nord, à partir de l'extrémité de la baie dans le chenel de l'ouest, et de 1,000 pieds dans la direction du sud, pour protéger les terrains desséchés, de deux côtés du chenal, $143,500.

$6,000, si cela est nécessaire, seront consacrés à la protection du littoral de l'île, afin d'en empêcher l'effrettement. On y placera de grosses pierres et l'on construira des piliers, s'il le faut. Total, $184,000, y compris le dragage. Nous estimons que la balance de ce montant est nécessaire, en vue des grands travaux d'amélioration qu'on va exécuter et dont le Gouvernement devra acquitter une partie du coût, en rapport avec le travail que la commission du port fera exécuter.

M. GRAHAM: Le ministère des Travaux publics a encouru des dépenses consirérables pour la protection du littoral de l'île. J'ai visité celle-ci, une fois, lorsqu'on exécutait des travaux de dragage à l'extrémité orientale et qu'on y deversait la terre ainsi endevée. Il y avait alors des piliers pour la protection de l'île. Ces ouvrages ont-ils donné toute la protection que le ministère en espérait?

M. ROGERS: Les travaux exécutés ont rendu de grands services; une tempête sévière qui s'est abattue dans ce district, récemment, a quelque peu endommagé ces ouvrages; mais, d'une façon générale, ceux-ci ont donné pleine satisfaction.

Rivière-aux-Français—amélioration du chenal, $500,000.

M. GRAHAM: Si je comprends bien, ce crédit marquera le commencemet de la section occidentale du canal de la baie Georgienne. J'ignore si mon honorable ami de Laval trouve qu'il y a un crédit destiné aux travaux de Back-River en rapport avec cet ouvrage, ou s'il y a un crédit destiné à des travaux qui seront exécutés dans la rivière Ottawa. Je suppose que mon honorable ami est en mesure de nous faire connaître non seulement le but qu'il se propose d'atteindre, grâce à ce crédit, mais encore la politique qu'il entend suivre à l'endroit du projet du canal de la baie Georgienne. Cet ouvrage est très nécessaire; on le commence à l'extrémité de la Rivière-aux-Français et, si je comprends bien, les travaux d'amélioration se poursuivent au lac Nipissing et à North-Bay. Cela aura toujours son utilité et ce sera autant d'accompli. On trouve, cela va sans dire, un grand nombre de personnes qui sont en faveur du canal Welland coutre celui de la baie Georgienne; par contre, plusieurs entretiennent une opinion toute différente Mon avis, c'est que l'intérêt du commerce

réclame la construction de ces deux ouvrages.

M. CURRIE: Sans encourir les risques qui existent.

M. GRAHAM: Ce fut toujours là mon attitude. Je suis toujours prêt à encourir un risque, lorsque cela est nécessaire, mais, dans le cas contraire, je m'abstient. J'estime que c'est une saine philosophie à observer dans le cours de l'existence. Il va sans dire qu'on peut construire le canal Welland en moins de temps qu'il n'en faudra prendre pour construire le canal de la baie Georgienne; dans l'intérêt du maintient du commerce, nous avons à considérer, en vue de l'augmentation du trafic qui se fera sentir, avant longtemps, la nécessité de commencer le plus tôt possible et de poursuivre, avec la plus grande activité, les travaux du canal Welland.

Pourtant, bien que j'aie foi dans le canal Welland, puisque c'est moi-même qui ai fait exécuter les levés nécessaires par les fonctionnaires du ministère que je présidais, en vue de commencer ces ouvrages, je suis encore partisan du projet du canal de la baie Georgienne. Cette entreprise est presque aussi considérable que l'est celle de la marine de guerre. Cependant, l'honorable ministre pourrait facilement, dans ce cas-ci, nous faire connaître sa politique permanente. La question de la Rivière-au-Français n'a que le caractère de l'urgence. Il convient de demander si les travaux d'amélioration qu'il fait exécuter maintenant dans la Rivière-au-Français et dans le lac Nipissing seront de nature à permettre que cet ouvrage fasse partie du projet du canal de la baie Georgienne, lorsqu'il commencera l'exécution de cette entreprise. Les cours d'eau seront-ils assez larges et assez profonds pour former un anneau dans le projet du canal de la baie Georgienne?

M. BENNETT (Simcoe): Avant que l'honorable ministre ne se lève pour répondre, j'aimerais faire quelques observations sur cette question. L'an dernier, du consentement unanime de la Chambre, les crédits furent adoptés avec une rapidité fébrile, et, en conséquence, les honorables députés n'eurent pas l'occasion de faire connaître leur avis. Il y avait alors un crédit de $200,000 pour le canal Welland, et aussi un crédit de $100,000 pour la Rivière-au-Français. Il était parfaitement évident que ni l'un ni l'autre de ces montants ne servirait à commencer les travaux à l'un ou à l'autre de ces points et, en conséquence, rien ne fut dit, en tant que j'étais concerné, au sujet de ces entreprises. Plus tard, pendant l'été de 1912, les journaux annoncèrent que le Gouvernement se proposait de donner à l'entreprise la construction du canal Welland. J'eus l'occasion de voir le premier ministre, à Toronto, et, en discutant cette question avec moi, il m'a conseillé d'exposer mes vues par écrit au ministère, parce que cette question avait toujours été débattue avec passion sur les rives de la baie Georgienne, et que le sentiment de cette population était qu'on ne devait commencer l'un ou l'autre de ces travaux qu'après qu'une enquête minutieuse eût été faite. J'ai soumis un mémoire écrit dans lequel je ne me targuais pas d'énoncer des idées nouvelles; j'exposais simplement au ministère les vues du Board of Trade de Montréal, qui protestait énergiquement contre le creusement du canal Welland. Je citais l'avis de la population d'autres localités sur l'opportunité de creuser la Rivière-au-Français, ou sur celle de construire le canal de la baie Georgienne. L'honorable premier ministre eut l'obligeance de soumettre ce mémoire à ses collègues .

Il semble qu'ils aient fait assez peu de cas des avis qui leur furent ainsi donnés, avis puisés à des sources autorisées en diverses parties du pays, puis qu'ils ont fait inscrire au budget un crédit de $2,000,000 destiné au canal Welland, tandis qu'ils ne consacrent que $500,000 à l'élargissement de la rivière des Français qui, j'imagine, devra finir par faire partie du canal de la baie Georgienne.

A cette époque avancée de la session, je m'abstiendrai de faire de longues observations sur ce sujet. Je crois encore comme j'ai toujours cru—et mon avis est partagé par les hommes d'affaires les plus éclairés du pays—que le Gouvernement aurait dû, eu égard au grand nombre de projets qui lui sont soumis, hésiter à se lancer dans l'une ou l'autre de ces entreprises et faire faire une étude complète de la question par une commission composée des ingénieurs les plus marquants du Canada, des Etats-Unis ou d'ailleurs. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement a pris une détermination, et je suppose que l'on creusera le canal Welland en même temps que s'exécuteront les travaux de la rivière des Français.

L'attitude que j'ai prise ne m'a pas été dictée par le régionalisme; le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc ont dépensé des millions sur les bords de la baie Georgienne pour y établir d'immenses élévateurs et des voies ferrées de tout premier ordre. A mes yeux, l'avis du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc vaut celui de n'importe quel particulier; je crois que le plan de ces compagnies est le bon et qu'il eût mieux valu ne pas se lancer dans ces entreprises avant d'en avoir fait l'objet d'investigations complètes, étant donné que les négociants, la chambre de commerce de Montréal, les membres de la Bourse aux blés notamment, se sont prononcés contre le creusement du canal Welland.

A l'heure actuelle, l'attention du pays se porte sur des projets étonnants dont la réalisation coûtera des millions. L'agrandissement du canal Welland va coûter $50,000,000 et le canal de la baie Georgienne occasionnera une dépense de plus de $100,000,000. Le canal de Panama est presque terminé. Les capitalistes et le Gouvernement prennent leurs mesures pour acheminer le trafic de l'Ouest vers Vancouver, comptant qu'une grande partie des produits de l'Alberta suivront cette voie et s'exporteront en Angleterre en passant par le canal de Panama.

Nous avons, d'un autre côté, cette gigantesque entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson, dont je m'abstiendrai de parler parce que le Gouvernement a commencé les travaux et qu'il est obligé de les poursuivre. Je me borne à déclarer que je m'oppose à ce que l'on commence les travaux du canal Welland et de celui de la baie Georgienne avant que le problème du transport ait été l'objet d'investigations complètes de la part d'un ou de plusieurs des plus grands ingénieurs du monde entier.

M. OLIVER: Il arrive assez rarement que nous soyons d'accord, l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) et moi, mais je considère qu'il a pleinement raison de dire qu'on ne devrait pas se lancer dans d'aussi vastes entreprises avant d'en avoir fait l'objet des investigations les plus complètes. Le meilleur moyen de transporter le grain de l'Ouest, c'est, à mon avis, de le mettre à bord des navires dont on se sert ou dont on pourrait se servir sur les grands lacs, pour lui faire franchir la courte distance qui sépare Fort-William de Midland et, de là, l'acheminer vers Montréal en chemin de fer.

M. BENNETT: Et par le Pacifique-Canadien depuis Port-McNichol, qui se trouve à peu de distance.

M. OLIVER: Je parle des ports de la baie Georgienne que des voies ferrées relient directement à Montréal. Comme il importe de faire le plus grand nombre de voyages possible dans le court intervalle compris entre l'époque de la moisson et la clôture de la navigation, il me semble que la route la plus courte est celle qui offre le plus d'avantages. Quand le grain est rendu aux ports de la baie Georgienne, il y a deux et peut-être même trois compagnies rivales de chemin de fer qui sont prêtes à le voiturer jusqu'à Montréal si rapidement que le transport—disons par voie de Midland—pour coûter apparemment un peu plus cher, est en réalité plus avantageux que s'il était effectué par le canal Welland ou par celui de la baie Georgienne.

Je me borne à faire part de mon opinion au comité, croyant qu'elle n'est pas dénuée de fondement. Je n'entends pas l'opposer à une autre opinion qui serait plus solidement motivée. Je vise à ce qu'il y a de mieux, et je suppose qu'on consentirait volontiers à en payer la façon. Il n'est pas juste et raisonnable de faire ce que conseille mon honorable ami, c'est-à-dire de s'enquérir des avantages respectifs de ces deux grands projets avant d'en entreprendre la réalisation, de se rendre compte des résultats qui en découleront vraisemblablement. Le pays a un revenu abondant; nous traversons une ère de grande prospérité; mais il en est des nations comme des associations de particuliers, elles n'ont pas d'argent à jeter à l'eau. Nous consacrerons de l'argent à la construction du canal de la baie Georgienne si c'est l'entreprise la plus profitable; nous en consacrerons à l'agrandissement du canal Welland s'il n'a rien de mieux à faire; mais il ne devrait être ouvert de crédit pour l'une ou l'autre de ces entreprises que lorsqu'il aura été établi que, une fois terminée, elle sera profitable au pays et donnera des résultats proportionnés à la dépense qu'elle aura occasionnée.

M. WHITE (Renfrew-nord): Lorsqu'il était au pouvoir, l'ancien gouvernement dont mon honorable ami faisait partie a dépensé environ $700,000 pour obtenir un rapport sur le projet du canal de la baie Georgienne. D'après ce que dit l'honorable député, cette somme a évidemment été gaspillée.

M. OLIVER: Mon honorable ami n'a pas suivi le raisonnement que j'ai voulu soumettre à la Chambre. Je ne combats pas le projet du canal de la baie Georgienne ni celui du canal Welland. Je soutiens que le Gouvernement devrait avoir des renseignements complets sur les résultats probables de ces dépenses. Ce que l'ancien gouvernement a fait était. . .

M. WHITE: N'était-ce pas en vue d'obtenir des renseignements?

M. OLIVER: Précisément. Ce que l'ancien gouvernement a fait était entièrement d'accord avec l'idée que j'ai émise. Je n'ai certainement pas à justifier l'emploi de cette somme. La dépense était légitime afin de faire connaître au pays ce que coûterait approximativement la construction du canal. Mais je déclare maintenant qu'il ne s'agit pas de savoir ce que coûtera l'exécution du projet. Ce que nous voulons connaître, avant que le pays s'engage à faire cette dépense, ce sont les résultats bienfaisants qui en découleront.

M. WILSON (Laval): Les meilleurs discours que j'ai entendus en cette enceinte sur les avantages à retirer de la construction du canal de la baie Georgienne, à part ceux des ministres, ont été prononcés par mon excellent ami le représentant de Renfrew-nord. J'ai lu une comédie de La-

biche intitulée "Une paire de lunettes". L'honorable député a probablement changé ses lunettes.

M. WHITE: Puis-je demander à mon honorable ami pourquoi il n'a pas élevé la voix, il y a quelques mois, lorsqu'une motion du député de Wright était inscrite sur le Feuilleton?

M. WILSON: J'ai des opinions sur ce sujet et j'en parlerai dans quelques instants. J'étais d'accord avec le représentant de Jacques-Cartier. On m'a reproché mon provincialisme ou mon esprit de clocher, parce que j'ai demandé qu'on employât d'abord les fonds au levé hydrographique de la rivière des Prairies, entre L'Assomption et Jacques-Cartier. J'ai réussi à faire inscrire une somme de $40,000 à $60,000 dans le budget.

M. WHITE: Nous avons maintenant $500,000.

M. WILSON: Le député de Simcoe-est veut une commission de spécialistes. Il désire que la Chambre et le pays soient mieux renseignés sur ce sujet.

Nous avons dépensé, me dit-on, $750,000 pour nous procurer des renseignements. J'ai lu un rapport de quatre ingénieurs, rapport qui comprend six volumes, si je me rappelle bien, et qui renferme des plans et des chiffres. Il y a un volume ou deux de littérature—la meilleure que j'aie lue de ma vie—et je les ai parcourus d'un bout à l'autre. Le rapport est signé par M. Lafleur, ingénieur en chef du département des Travaux publics, M. Saint-Laurent, M. Coutlée, M. Chapleau, et un quatrième dont j'oublie le nom.

Si le député de Simcoe-est (M. Bennett) ne connaît pas bien les faits, je serais tenté de lui demander s'il a lu ce rapport. Je l'ai lu d'un bout à l'autre. Je ne puis me rappeler tous les chiffres, mais le député de Renfrew-nord en sait plus long que moi sur ce projet. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Je crois qu'on se sert trop souvent de l'argument "ad hominem" de l'autre côté de la Chambre. A l'âge de trente ans, je pouvais faire des choses que je ne pourrais pas faire aussi bien depuis que j'ai atteint l'âge de quarante ans. On est sensé s'améliorer avec le temps, mais si l'ancien gouvernement n'a rien fait, cela ne justifie pas le nouveau Gouvernement de ne pas faire ce que nous aurions dû faire nous-mêmes. J'invite le député de Simcoe-est à lire ce rapport, et ce n'est pas une mince tâche, bien que cette lecture lui procurera une foule de renseignements.

Dans le moment, il ne s'agit pas de savoir si le canal de la baie Georgienne sera construit, ou s'il serait plus avantageux de le construire que d'approfondir le canal Welland. Je ne suis pas un spécialiste en pareille matière. Tout ce que je sais, c'est que le transport par eau coûte moins cher que le transport par chemin de fer.

L'autre soir, j'ai entendu le député de York-sud (M. Maclean) exprimer son opinion au sujet des tarifs applicables aux marchandises. Je crois moi-même que ces tarifs sont très élevés. Je ne suis pas un spécialiste et je n'entreprendrai pas de me prononcer sur cette question, mais je suppose qu'il est de l'intérêt des compagnies de chemins de fer que les tarifs soient élevés. Et ils le sont peut-être parce que les compagnies ont à résoudre le problème de la cherté de la vie, ou à faire face à des frais d'exploitation considérables. Je ne traiterai pas cette question. De quoi s'agit-il? Ce n'est pas de la construction du canal de la baie Georgienne. En ce qui concerne la gauche, elle n'a pas à administrer les affaires publiques et, par conséquent, elle ne peut pas le construire.

M. WHITE (Renfrew): Vous ne l'avez pas construit lorsque vous le pouviez.

M. WILSON: Que sert à mon honorable ami de rappeler à la Chambre que nous ne l'avons pas construit? Cela saute aux yeux, et il ne s'agit pas en ce moment de savoir si nous avons eu tort ou raison.

Mais si mon honorable ami veut être franc pour un instant, je lui renverrai le compliment en lui demandant: Pourquoi ne le faites-vous pas maintenant? Nous avons eu $155,000,000 de recettes, et vous en avez tout près de $180,000,000. Mais mon honorable ami est impatient d'envoyer $35,000,000 à John Bull, qui lui-même est un prêteur d'argent. Qu'il consacre $35,000,000 pour commencer la construction du canal de la baie Georgienne. Si nous avons mal fait en ne le construisant pas, alors faites vous mieux en ne le commençant pas aujourd'hui.

M. WHITE: Nous allons le construire.

M. WILSON: Si le ministre veut se lever et déclarer qu'il va construire le canal, je ne dirai plus rien. Mais soyons francs, et agissons comme des gens d'affaires. L'autre jour, un riche député de Toronto a voulu nous enseigner comment conduire les affaires de cette Chambre. On m'a dit que l'honorable ministre des Travaux publics est passé maître, non pas dans l'art de se faire des amis mais de se gagner des partisans dans cette Chambre. Je voudrais que l'honorable député de Renfrew possédât le même talent que son maître, et qu'il essaie de l'amener à faire ce qu'il désire, et, je m'engage à lui donner tout mon appui.

Le Gouvernement nous demande un crédit d'un demi-million de dollars pour améliorer la rivière des Français. Je connais peu cette rivière et je n'aime pas à parler

de choses que je ne connais pas. Tout ce que j'en connais je l'ai appris dans la campagne électorale que j'ai faite une fois dans le Nipissing. Je sais qu'elle est dans ce district. Notre pays est si grand qu'il faudrait presque toute la vie d'un homme pour le connaître depuis Halifax jusqu'à Vancouver.

Un demi-million pour améliorer la rivière des Français! Si le ministre des Travaux publics connaissait la rivière des Prairies, communément appelée Back-River, qui commence au lac des Deux-Montagnes et débouche dans les îles de Boucherville, au bout de l'île, une distance d'environ trente milles, il comprendrait comme il est nécessaire de pousser avec vigueur les travaux déjà commencés pour améliorer la rivière.

On a dépensé déjà entre $40,000 et $50,000 à draguer la rivière. Le chenal qui a déjà été creusé est large de 100 pieds et a sept à huit pieds de profondeur. La drague n° 6 est en route avec un remorqueur pour aller continuer les travaux entre l'île de Montréal et l'île Jésus. Il ne faut pas oublier que la population de l'île de Montréal et de l'île Jésus égale environ un dixième de la population de tout le Canada, si on la met à 7,000,000 d'âmes. Il y a 700,000 âmes sur l'île de Montréal et dans les environs. Cela signifie que notre trafic dans la ville et aux environs égale le dixième de celui de tout le Canada.

Je suis heureux que mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) ait parlé du transport de la récolte de l'Ouest. Autant que je comprends la chose, c'est une question de vitesse et de coût. Tout le monde sait que presque tout le blé, l'avoine et le maïs que nous exportons passe par le port de Montréal. Je suis au fait du transport du grain, et j'ai eu occasion d'en parler dans cette Chambre. On ne peut exporter le grain par voie de Montréal qu'entre les premiers jours de mai et les derniers de novembre ou les premiers jours de décembre, cela dépend de la température. Pendant les autres mois l'expédition se fait par Boston, New-York, Baltimore, Philadelphie et Newport-News. On a craint pendant quelque temps de perdre notre transport du grain à cause de certaines défectuosités dans l'inspection du grain. L'honorable M. Bernier, pendant qu'il était ministre du Revenu de l'Intérieur, a apporté un remède, et aujourd'hui on n'entend plus de plaintes au sujet de l'inspection du grain au port de Montréal.

Pourquoi ne pas dépenser ce demi-million de dollars dans la rivière des Prairies et à améliorer la navigation autour de l'île de Montréal: nous avons commencé l'ouvrage. Quelle est la population sur les bords de la rivière des Français. Quel port allez-vous atteindre? Il n'y en a pas sur la rivière des Français. Si c'est pour plaire a son collègue le ministre des Chemins de fer qui représente le district de Nipissing, que le ministre des Travaux publics propose de dépenser cet argent à la rivière des Français, qu'il nous le dise. Si l'ancien gouvernement a été assez sage, et a jugé à propos de commencer par draguer la rivière des Prairies afin d'améliorer la navigation, le Gouvernement actuel devrait continuer, parce que l'on utilisera beaucoup la rivière des Prairies. Si le Gouvernement actuel réusit à s'entendre pour construire le canal de la baie Georgienne, je suis bien certain que le pays l'approuvera. Il n'y a pas très longtemps j'étais invité par M. Poupore, l'ancien député de Pontiac, à me joindre à une délégation qui allait présenter à l'honorable M. Fielding une requête longue d'un mille et demi et contenant 60,000 signatures de personnes demandant la construction du canal de la baie Georgienne. J'approuverais comme mon honorable ami de Renfrew-nord l'approuve.

M. WHITE (Renfrew): Cette requête aurait dû suffire pour engager l'honorable ministre Fielding à commencer les travaux.

M. WILSON: Admettons pour un instant que M. Fielding s'est trompé en ne commençant pas les travaux; mais cette requête est encore dans les archives et le Gouvernement peut la voir et commencer les travaux immédiatement.

J'aimerais que le ministre des Travaux publics nous dît s'il y a une ville de 700,000 âmes sur les rives de la rivière aux Français; combien de vaisseaux circulent sur cette rivière; quelle est la profondeur et la largeur de cette rivière, et qu'est-ce qu'il y a pour justifier la dépense d'un demi-million de dollars sur une rivière qui n'a pas de débouché. Je suis heureux de voir qu'il y a dans le budget un crédit de $25,000 pour le travail à la rivière des Prairies ou Black-River, et que le canal de la baie Georgienne soit construit ou non, il devrait y avoir un système de communication pour continuer l'île de Montréal, dont le peuple des deux rives pût bénéficier. Quand nous discutions le budget pour le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, j'ai fait observer qu'il y a un rapport de M. Douglas Stewart, inspecteur des pénitenciers, qui indique que 4,000 tonnes de houille sont consumées chaque année dans le pénitencier, et que le transport de cette houille coûte au ministère de la Justice une grosse somme d'argent. Je fais maintenant observer que si les améliorations à la rivière des Prairies étaient faites, la houille pourrait être transportée par eau et l'on pourrait épargner au moins un dollar la tonne sur les frais de transport, ce qui fait $4,000 par année, ou quatre pour cent sur une dépense de $100,000. Si le ministre des Travaux publics, au lieu de

dépenser un demi-million de dollars sur la rivière des Français, voulait améliorer les cours d'eau qui entourent la ville de Montréal, il aiderait le pays en général; il aiderait le ministère de la Justice, et il aiderait la population de trois ou quatre comtés.

M. ROGERS: J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'honorable député de Laval (M. Wilson), et je puis me rendre compte de l'intérêt qu'il porte au développement de la rivière des Prairies dans son propre comté. Pour démontrer l'intérêt que je porte moi-même au développement de cette rivière, je puis dire que nous avons dans le budget un crédit pour cette fin. L'honorable député suggère que les $500,000 destinés à l'amélioration de la rivière des Français devraient être détournés à l'amélioration de la rivière des Prairies.

M. WILSON (Laval): Coupons la somme en deux.

M. ROGERS: Mon honorable ami sait que la seule demande relative à la rivière des Prairies est qu'un chenal de neuf pieds de profondeur soit établi, et il admettra avec moi qu'un chenal de neuf pieds de profondeur n'aurait que très peu d'utilité pour le transport des produits de l'ouest du Canada à la ville de Montréal. Si le jour vient, et quand il viendra, quand nous aurons le canal de la baie Georgienne complété, alors le canal entraînera le développement de la rivière des Prairies. Je puis dire que mon honorable ami de Renfrew-nord (M. White) est l'un des partisans les plus persistants de la construction du canal de la baie Georgienne depuis bien des années.—Personnellement, j'ai la connaissance de ses efforts persistants depuis que je suis ministre des Travaux publics, et j'ose dire que pas un des honorables députés de cette Chambre n'a occupé plus de mon temps pour m'imprégner des avantages du canal de la baie Georgienne et de la nécessité de sa construction à courte échéance. La Chambre peut parfaitement comprendre que vu la différence d'opinion qui s'est élevée ici, même durant les quelques instants que nous avons discuté cette question, et vu le fait que je ne suis au ministère des Travaux publics que depuis quelque temps, l'on ne peut pas raisonnablement compter que je vais recommander à mes collègues et au Parlement la dépense d'une somme suffisante d'argent pour la construction de cette grande entreprise nationale ainsi que je la considère. C'est un projet qui a occupé l'attention de gouvernements antérieurs, et de beaucoup de bons citoyens dans les parties diverses du pays, et elle est d'un intérêt spécial pour les populations de l'ouest du Canada. Naturellement, nous envisageons avec soin et avec attention une ligne qui est destinée à ouvrir une voie de transport des produits des provinces des prairies; nous sommes prêts à prêter notre appui sympathique et cordial à un travail qui aura pour but l'ouvertude de routes additionnelles pour l'écoulement de nos produits.

Ce projet a reçu considération jusqu'à concurrence d'une dépense de près de $700,000 par le gouvernement antérieur pour relevés, sur lesquels on pût baser une recommandation pour l'exécution de ce grand travail national. Les honorables députés d'Edmonton (M. Oliver), et de Simcoe-Est (M. Bennett) semblent être de l'idée que le moyen le plus direct et le plus rapide de transport serait par voie de Midland et par voie ferrée jusqu'à la navigation océanique. Leurs arguments peuvent être sains, mais si ce gouvernement et si le pays se reposent avec confiance sur le fait qu'un seul débouché va suffire pour transporter les produits de l'ouest du Canada aux marchés du monde, alors j'ose croire que ce serait montrer beaucoup trop de confiance aux compagnies de chemin de fer qu'elles vont donner des taux aussi bas que ceux que sont disposés à attendre les producteurs de grain de l'Ouest. Dans le but d'entreprendre ce grand travail national, cette grosse somme d'argent a été dépensée par des gouvernement antérieurs. Je ne dirai pas qu'elle a été dépensée mal à propos. Je crois que la dépense a été bien avisée, afin que nous fussions en état de constater exactement ce que signifierait cette grande entreprise nationale pour le Canada. Il est au crédit du Gouvernement qui nous a précédés qu'il a nommé une commission chargée de s'enquérir des possibilités et des avantages du transnport des produits de notre population.

Je ne saurais sans doute mieux faire que de citer les termes mêmes du document qui a établi cette commission et son objet. Voici l'article du décret du 19 mai 1903 qui porte nomination de cette commission:

> Dans ces circonstances, le ministre croit qu'il appartient au Gouvernement du Dominion de mettre à l'étude et d'adopter les moyens les plus propres à assurer au Canada la haute main sur le transport de ces produits, et l'on pense que le meilleur mode d'obtenir des renseignements voulus, c'est d'instituer une commission de spécialistes en vertu du chapitre 114 des statuts revisés du Canada.

Mes honorables amis ont suggéré dans le temps, pour faire partie de cette commission, sir William Van Horne, M. John Bertram et M. Harold Kennedy. Il y a apparence toutefois que ces messieurs n'ont pu remplir cette charge. Le Gouvernement du jour est parvenu à s'assurer les services de deux hommes parfaitement aptes, selon moi, à s'acquitter de cette importante tâche; je veux dire M. Ashdown, de Winnipeg, et M. Reford, de

Montréal. Ces hommes ont fait de la question des transports une étude très soigneuse, et ils ont bien voulu entreprendre celle de la question du canal de la baie Georgienne. Le compte qu'ils ont rendu de leurs travaux est marqué au coin de la clarté, de la simplicité et de la sagesse. Si on me le permet, je donnerai lecture de la solution à laquelle ils se sont arrêtés relativement au canal de la baie Georgienne:

Votre commission est d'avis que, pour faciliter le transport des grains de l'Ouest et pour maintenir les prix dans de justes limites, il est à désirer que l'on établisse une route navigable allant depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à la mer, de façon que les plus forts navires des grands lacs puissent continuer leur voyage jusqu'à l'océan, ou le plus près qu'il se pourra. Etant donné toutefois que le Gouvernement a entrepris l'étude d'une route qui, passant par la rivière des Français et le lac Nipissingue, se rendrait à Montréal en utilisant la rivière des Outaouais; étant donné que l'on n'a pas encore établi la praticabilité de cette route au point de vue des intérêts du commerce comme au point de vue des travaux à exécuter, ni, au cas où la chose serait faisable, comme bien elle coûterait; étant donné de plus que le Gouvernement a aussi entrepris une étude relative au canal de Welland et à ses environs, en vue de l'agrandir et d'y amener l'eau nécessaire, votre commission juge inopportun de suggérer la route à choisir; mais, au cas où, par suite d'une difficulté d'exécution, d'un désavantage pour le commerce, de frais trop considérables à faire, ou pour toute autre motif, le projet utilisant la rivière des Outaouais serait abandonné, votre commission conseillerait un creusement et un élargissement du canal Welland lui donnant la capacité de celui du Sault-Sainte-Marie, et permettant aux vaisseaux de la plus grande dimension de continuer leur voyage jusqu'à Kingston ou à Prescott, et d'amener par là leurs cargaisons à 180 milles ou moins de Montréal avant de les transborder.

M. WILSON (Laval): Est-ce l'intention de mon honorable ami de dépenser $500,000 à rendre plus facile la navigation de la rivière des Français, ou même en vue d'un choix probable de cette route pour y faire passer le canal de la baie Georgienne?

M. ROGERS: Si mon honorable ami avait attentivement écouté la lecture que je viens de faire au rapport de cette commission, il saurait que l'on y trouve les lignes qui suivent.

Etant donné toutefois que le Gouvernement a entrepris l'étude d'une route qui, passant par la rivière des Français et le lac Nipissingue, se rendrait à Montréal en utilisant la rivière des Outaouais, étant donné que l'on n'a pas encore établi la praticabilité de cette route au point de vue des intérêts du commerce comme au point de vue des travaux à exécution. . .

Mon honorable ami voit par là que messieurs les commissaires recommandent de passer par la rivière des Français, et c'est un anneau dans la série des ouvrages à construire pour l'établissement du canal de la baie Georgienne.

M. WILSON: Est-ce là l'opinion de l'honorable ministre?

M. ROGERS: Oui, c'est là mon opinion, et c'est pourquoi nous allons consacrer $500,000 à des travaux dans la rivière des Français, comme partie du canal de la baie Georgienne, espérant par là donner à la navigation de nombreuses facilités. Nous allons pouvoir d'abord, en conséquence de ces travaux, donner à l'eau une pente qui sera pour cette région une source de puissance hydraulique suffisante, à mon avis, pour payer l'intérêt des sommes à dépenser dans la mise en valeur des territoires avoisinants.

M. NESBITT: Ici l'honorable député se propose-t-il de vendre l'énergie tirée de cette source?

M. ROGERS: Mon honorable ami doit savoir que North-Bay, Sudbury, avec d'autres, sont des villes dont le développement considérable va nécessiter l'utilisation de ces forces. Je ne doute point de trouver un facile placement à toute la force générée le long de ce canal.

M. NESBITT: Je connais quelque chose des besoins de ces villes et de la quantité de force qu'elles sont susceptibles d'utiliser. Je n'ai aucun motif d'espérer que la puissance hydraulique fournie par la rivière des Français puisse jamais payer un intérêt sur les sommes dépensées comme l'a dit le ministre.

M. ROGERS: Nulle part au Canada a-t-il été engendré des forces qui n'aient, je pense, trouvé à se vendre aisément, et je suis sûr que nulle part au Canada il n'existe de plus grandes facilités d'un rapide développement que dans cette portion de territoire dont nous parlons en ce moment.

Je souscris entièrement à l'attitude prise par nos prédécesseurs pour la dépense afférente aux études de la route de la rivière aux Français jusqu'à Montréal. Au département, dans les livres mentionnés par l'honorable député, figurent les renseignements les plus complets que puissent fournir des ingénieurs. Quant à la construction de ce grand canal, elle est susceptible de réalisation,

L'autre question que le Gouvernement doit étudier, c'est la proposition formulée par la commission et dont je viens de donner lecture.

De l'avis de la commission, non seulement le Gouvernement doit constater le coût des travaux et l'étendue des difficultés de construction du canal, mais il doit constater la valeur commerciale de l'entreprise. Le Gouvernement devrait tenir

compte des propositions formulées par M. Ashdown et M. Reford, et tout en se renseignant auprès des ingénieurs sur le coût probable des travaux, il devrait faire une enquête approfondie sur la valeur commerciale de l'entreprise, pour le peuple canadien. Si quelques députés sont d'avis que la construction du canal de la baie Georgienne n'offrirait pas pour nos produits un mode de transport aussi rapide que la route intérieure de Montréal et autres ports la commission dont je suggère la création étudierait la question. Même au Canada oriental, il existe divergence d'opinion au sujet de la valeur du canal de la baie Georgienne. Vu que je ne suis titulaire de ce ministère que depuis peu de temps, les honorables députés ne sauraient s'attendre que je propose au Gouvernement d'effectuer la dépense afférente à la construction de ce canal, sans une enquête préalable des plus approfondie. Dès qu'il sera possible de créer une commission qui se mette à l'œuvre pour étudier l'aspect commercial de l'entreprise, le Gouvernement sera en mesure de prendre une attitude, s'inspirant à cet égard des plus chers intérêts du pays. En attendant, nous voulons pousser les travaux sur la section de la rivière aux Français, et si la commission chargée d'étudier l'aspect commercial de la question propose la chose, ces travaux formeront une importante partie de l'entreprise du canal de la baie Georgienne.

M. NESBITT: Comment le ministre entend-il dépenser ce demi-million?

M. ROGERS: Cet argent sera appliqué aux travaux de la section de la rivière aux Français, relativement à cette canalisation.

M. GRAHAM: Quelle largeur ce chenal aura-t-il?

M. ROGERS: 300 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur.

M. PROULX: Quel sera le coût global de ces travaux qu'on veut exécuter dans la région de la rivière aux Français?

M. ROGERS: Le coût estimatif de ces travaux dans la région de la rivière aux Français sera d'environ $15,000,000.

M. MURPHY: Est-ce là la dépense visée par ce crédit?

M. ROGERS: Par la dépense de cet argent, nous comptons ouvrir la voie au développement de forces hydrauliques et d'autres ressources qui donneront des rendements qui nous aideront à faire face à cette dépense.

M. WILSON (Laval): Y a-t-il sur le bureau de la Chambre quelque plan, projet, profil ou renseignement dont l'étude permettrait aux députés de se faire une idée des travaux visés par ce crédit? Le ministre n'est-il pas d'avis que nous avons assez de forces hydrauliques au pays, sans qu'il faille creuser un canal pour en produire davantage? A mon avis, ce crédit touche à la prodigalité. J'en conviens, les populations demeurant sur le parcours de cette rivière bénéficieraient grandement de l'amélioration de la navigation; mais il n'y a pas de grandes villes dans cette région.

La rivière aux Français est-elle fréquentée par les bateaux à vapeur? Quel est le tonnage moyen des bateaux qui fréquentent ces eaux?

M. CURRIE: L'honorable député le sait sans doute, les rapports et les livres qu'il a mentionnés renferment certaines cartes et dessins ainsi que des données complètes sur les travaux à exécuter à Montréal et dans la région de la rivière aux Français; cependant, il reproche au ministre de n'avoir donné aucun renseignement à la Chambre. Au cours de la dernière législature, on a remis aux députés des rapports complets, et tous les renseignements voulus sur les dimensions du canal figurent avec d'autres détails dans les six volumes en question. Quelques députés de Montréal tiennent à la construction de ce canal de la baie Georgienne. Pendant que nous discutons ici la question de savoir si nous aurons le canal Welland ou celui de la baie Georgienne, le Gouvernement de l'état de New-York agrandit le canal Erié. Ce canal sera terminé en deux ou trois ans; il accaparera tout le trafic qui s'achemine aujourd'hui vers Montréal par le canal Welland, et il nous faudra des années pour construire le canal de la baie Georgienne et ramener ce trafic. A mon sens, c'est là une politique peu clairvoyante. Je souscris à la proposition du ministre touchant la création d'une commission dite des transports qui étudiera la question sous son aspect commercial.

Je souscris entièrement à cette idée du ministre qui veut créer une commission des transports qui étudiera toutes ces questions, sous leur aspect commercial. On le sait, les bénéfices réalisés par les vapeurs sur les lacs se font à l'aller au voyage d'amont. Il n'y a pas un dollar à gagner à descendre le grain, et on ne fait guère que ses frais. Il n'y a pas de bénéfices à réaliser dans le transport du grain; on fait ce transport à perte, afin que les navires puissent obtenir des colis de marchandises comme cargaison de retour. Où récolte-t-on ces colis de marchandises comme cargaisons de retour? En partie à Montréal, peut-être dix p. 100 des transports, et le reste se récolte aux autres ports des grands lacs, au voyage d'amont. Voilà la source du trafic du pays, voilà d'où vient le tonnage qui s'achemine vers l'Ouest et tous les propriétaires de fabriques situées sur le parcours de la grande route fluviale sont

intéressés à son agrandissement et à son amélioration de façon à bénéficier de prix de transport plus économique pour l'acheminement de leurs produits vers l'Ouest.

Si on ne le fait pas, l'industriel européen, bénéficiant de la main-d'œuvre à bon marché, peut expédier ses produits vers l'Ouest à meilleur marché que les industriels d'Ontario. Voilà le problème qui se dresse aujourd'hui devant nous et il est grave. Le Gouvernement devrait étudier la question de l'agrandissement de tous les canaux; il a le devoir d'étudier non seulement la question de savoir s'il importe de construire le canal de la baie Georgienne, mais encore celle d'un canal qui conduira les plus gros vaisseaux à la tête du lac Supérieur. Voilà la seule attitude légitime et sensée qui s'impose au Gouvernement. Voilà pourquoi il faut non seulement approfondir le canal du Sault-Sainte-Marie à trente ou quarante pieds—et la question est en ce moment à l'étude aux Etats- Unis — mais il faut donner le même approfondissement au canal Welland. Dernièrement à Ottawa, le ministre des Chemins de fer a déclaré que ce dernier canal aurait une profondeur de trente à trente-deux pieds.

Il faut encore mettre à l'étude la question de l'approfondissement et de l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent. Des ingénieurs autorisés disent qu'avec une série de cinq ou six barrages sur le Saint-Laurent, de Prescott en gagnant l'est, on pourrait obtenir une voie navigable directe de l'océan à Niagara. Voilà le problème qui s'impose au pays et il faut en aborder résolument la solution, afin de concurrencer les nouveaux canaux des Etats-Unis. Sinon, tout ce travail sera en pure perte.

M. CARVELL: Quelle sera la profondeur du nouveau canal Erié une fois terminé?

M. CURRIE: Le nouveau canal aura environ douze pieds, cela s'entend pour les barges de mille tonnes. Le canal actuel a environ six pieds de profondeur. Un de nos collègues prétend que les transports par voie navigable sont les plus économiques, Il y a déjà dix ans que les chemins de fer ont relégué à l'arrière-plan les transports par voie fluviale. Les Canadiens doivent aborder l'étude du problème avec la largeur de vues voulue, et par la création d'une commission d'esprits dirigeants, nous pourrons nous éclairer sur l'attitude à prendre. Il est parfaitement inutile de construire de petits canaux qui seront oubliés en quelques années. Voyez le canal de Newmarket; c'était une œuvre de construction réalisable ,tout comme ceui de la baie Georgienne. Mais vient ensuite la question de l'eau puis celle du tonnage. Avant de commencer pareille entreprise d'intérêt national, le Gouvernement et le pays doivent se convaincre de sa possibilité et de son succès au point de vue commercial. La dernière commission dite des transports avait étudié toutes ces œuvres, d'abord au point de vue de leur possibilité commerciale, non pas à celui de la possibilité de sa construction.

Aujourd'hui il n'y a presque rien d'impossible aux ingénieurs. Le canal de Panama est aujourd'hui un fait accompli. En faisant un traité avec les Etats-Unis, il y a quelques années, les députés de la gauche permirent à l'ambassadeur Boyce de nous doter d'un de ces traités dont le Canada ne retire aucun bénéfice, et l'ancien gouvernement laissa faire sans protester. Ce traité accordait aux Américains le libre usage du canal de la baie Georgienne et des autres canaux que nous pourrions construire, et cela sur un pied d'égalité avec nous et à perpétuité. En même temps, pourquoi n'a-t-on pas étudié la question d'obtenir en retour pour le Canada le libre usage du canal Erié et du canal de Panama? Nous n'avons rien obtenu en retour; nous n'avons nullement besoin de leurs canaux sur les grands lacs; le seul ouvrage pour lequel nous pourrions formuler quelque réclamation serait peut-être le chenal Livingstone, et une fois le levé hydrographique terminé, on constata que ce chenal se trouvait moitié au Canada. Il faudrait étudier ces questions au point de vue de l'avantage du pays. Tout les jours les Etats-Unis nous enlèvent des transports. Le pays qui possède et dirige les voies de transport est celui qui domine et possède la suprématie. L'histoire est là qui le prouve. Les Phéniciens, les Grecs, les Romains, les Portuguais, les Espagnols et enfin les Anglais ont successivement dirigé et accaparé l'industrie mondiale des transports, et aujourd'hui le plus grand courant de commerce qui existe au monde est celui qui passe par la rivière Détroit; le tonnage américain et canadien convergeant à ce point à six à sept fois le volume du tonnage global de la Grande-Bretagne ou de tout autre pays. Le problème dont la solution s'impose aux Canadiens est d'acheminer ce courant commercial vers notre pays, à notre propre bénéfice, et que la Chambre veule bien m'en croire, ce n'est pas avec des canaux de vingt-deux pieds que nous y parviendrons; il faut un canal qui réponde à la situation et aux besoins des navires naviguant sur mer.

Le problème est trop vaste pour permettre à qui que ce soit de le rapetisser à un simple point de vue local et je prie les messieurs de ce côté-ci de la Chambre d'oublier la politique pour aider et féliciter le ministère dans ses efforts tendant à créer une belle et puissante commission, composée de députés de cette Chambre, d'hommes d'affaires et de navigateurs aussi bien que d'ingénieurs, qui devra décider quel projet ou quel plan est le meilleur pour notre commerce et au point de vue

de l'intérêt général de tout le pays, non pas seulement pour aujourd'hui ou demain, mais pour notre avenir, dans quelque vingt à cinquante ans d'ici. Puis, lorsque nous construirons, nous saurons faire une œuvre qui établira une voie de transport pour conduire le commerce de la moitié nord de ce continent sous le contrôle absolu de ce pays. Voilà la politique que je me sens disposé à supporter et je crois que tout Canadien approuvera une pareille politique. Mettons donc fin à cette discussion interminable concernant la construction de ce canal-ci ou de ce canal-là. Agissons promptement. Si nous ne construisons pas vite, nous perdrons tout le trafic et nous ne pourrons jamais reprendre notre position perdue.

M. CARVELL: Je désire attirer l'attention du ministre et de la Chambre sur un côté de cette question que semblent avoir oublié complètement les honorables députés de l'Ontario et de l'Ouest qui discutent le sujet, celui qui concerne la partie est du Canada. Je suis d'avis que la partie est du Canada est tout autant intéressée au développement d'un des grands cours d'eau que l'Ouest ou peut-être davantage. Il est vrai que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) considère cette question purement au point de vue du transport du grain. A ce point de vue-là, ce qu'il dit est sans doute très important; mais si vous avez le court trajet de transport par eau de Fort-William à la baie Georgienne ou à la base intermédiaire, les navires pourront faire un plus grand nombre de voyages durant la période limitée qui s'écoule de l'époque où le grain peut être mis à bord jusqu'à la clôture de la navigation. Mais il oublie l'autre côté de la question, soit la cargaison qui remonte. A mon avis, l'honorable député de Simcoe (M. Currie) a vraiment abordé le sujet au bon point de vue. Cet honorable député pourrait, toutefois, aller beaucoup au delà de Montréal ou de l'Ontario quand il s'agit de la création de ce nouveau moyen de transport. La somme du trafic expédié de l'est de Montréal serait probablement de dix fois ou même de cent fois plus considérable que celle du transport dont il a parlé.

Aujourd'hui les producteurs de charbon des provinces maritimes peuvent à peine, au point de vue économique, faire transporter ce charbon à Montréal. Même avec un droit de cinquante pour cent par tonne en leur faveur, ils ne peuvent le faire remonter le Saint-Laurent et le résultat en est que, d'une manière pratique, tout le charbon consommé dans l'Ontario vient des Etats-Unis. Si nous avions le transport par voie d'eau, si nous pouvions charger un navire à Sydney ou dans tout port des provinces maritimes et le porter directement—je ne m'occupe guère que ce soit via la baie Georgienne ou le système Welland et du Saint-Laurent—nous pourrions introduire notre charbon dans la province de l'Ontario, et au lieu d'acheter leur charbon des Etats-Unis, les habitants de l'Ontario pourraient obtenir tout leur charbon des provinces maritimes.

Nous serions du moins en état de rivaliser dans ce commerce. Prenez le cas de nos grandes aciéries de Sydney. Il est vrai que grâce aux droits aujourd'hui imposés sur l'acier, elles sont en état de pouvoir livrer leurs rails dans le Canada occidental en compétition avec les Etats-Unis, mais quelqu'un doit payer un prix énorme pour ce transport.

Si l'un ou l'autre de ces canaux était ouvert, les rails seraient presque à aussi bon marché à la tête du lac Supérieur qu'à Montréal, parce que le coût supplémentaire du transport ne serait pas considérable. Prenez en considération nombre d'autres lignes de manufactures. Je connais des manufacturiers dans l'est du Canada qui fabriquent des poêles et différentes sortes de quincaillerie et qui les vendent à Vancouver. Nous ne pouvons pas les vendre en fortes quantités dans les provinces des prairies, parce que le transport nous en empêche, mais nous pouvons les expédier par la voie du Cap-Horn à Vancouver et faire ainsi de bonnes affaires; et lorsque le canal de Panama sera ouvert, nous pourrons améliorer ce commerce. Mais si nous avions notre propre voie de transport par eau grande ouverte, le commerce du Canada oriental serait doublé, triplé et, je crois même, quadruplé. Quand à ce qui concerne la meilleure route possible, je crois que le ministre a soumis une proposition des plus raisonnables. Je comprends qu'il a dit qu'il allait nommer une commission ou, du moins, faire des démarches pour s'assurer de la meilleure voie au point de vue commercial. J'approuve cela. Je ne crois pas qu'il soit très sérieux quant à la dépense de ce demi-million de dollars.

Si je puis me faire une opinion quelconque d'après les réponses qu'il a données lors de la savante transquestion de mon honorable ami de Laval (M. Wilson), je comprends que cela n'avait d'autre but que de satisfaire mon honorable ami de North-Renfrew (M. White), parce que cet honorable monsieur a fait preuve de grande ténacité dans son désir de voir faire quelque chose. Mais je ne crois pas qu'il consacre cet argent dans le but de développer le projet de la baie Georgienne. Il désire faire quelque chose le long de la rivière des Français et, incidemment, développer des pouvoirs d'eau. Je ne crois pas que le ministre des Travaux publics ait réellement décidé que les travaux qu'il se propose de faire faire sur la rivière des Français devront être vraiment un commencement du canal de la baie Georgien-

ne. Quant à savoir si ce doit être le canal de la baie Georgienne ou le Saint-Laurent, je suis bien de l'avis de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) qu'il faut faire l'un ou l'autre, je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'arguments en faveur des deux projets, mais il faut que celui que l'on entreprendra soit assez considérable pour contrôler tout le trafic de toute la moitié nord du continent nord américain. Que mon honorable ami n'ait pas peur des traités qui donnent aux Américains accès à nos canaux. Plus nous pourrons avoir de trafic américain dans nos ports et nos canaux, le mieux ce sera pour le peuple du Canada.

Je voudrais voir chaque parcelle du trafic qui vient de Chicago passer par nos canaux. Ce serait des affaires pour nos ports, pour notre commerce maritime et pour nos compagnies de transport. Je ne suis pas en position de donner une opinion quant à celle des deux routes qui serait préférable. Il fut un temps où j'avais grande confiance dans les avantages offerts par le canal de la baie Georgienne, mais si j'envisage la question comme le ferait la masse du peuple, je crois que la route que nous devrions développer est celle du canal Welland et celle du Saint-Laurent. Je sais qu'il serait peu utile de développer le canal Welland à moins de creuser le Saint-Laurent en même temps. Je crois qu'il y a assez de pouvoirs hydrauliques à développer entre Prescott et Montréal pour payer l'intérêt sur toute l'entreprise.

M. WHITE: Est-ce que ce pouvoir ne serait pas international?

M. CARVELL: Pas sur une grande partie. Le pouvoir du Long-Sault serait international, mais de là jusqu'à Montréal tout le territoire est canadien. Cela ne me fait pas de différence, cependant, je suis libre-échangiste jusqu'à un certain point, et je suis aussi disposé à vendre l'énergie hydraulique que le blé. Si nous avons un pouvoir hydraulique que nous ne tenons pas à développer nous-mêmes et sur lequel les Américains jettent les yeux et pour lequel ils sont prêts à payer, je ne vois pas pourquoi nous ne le vendrions pas du moment que le contrôle nous reste.

M. CURRIE (Simcoe): Supposons que vous en obtenez $10,000,000 ou $15,000,000 par année?

M. CARVELL: Comme de raison, je prendrais toutes les précautions. Nos nationaux doivent avoir la préférence. Excepté les moyens de transport il n'y a rien pour un pays d'aussi précieux que la force motrice à bon marché et si vous pouvez fournir aux industries manufacturières l'énergie à raison de $10 à $12 le cheval-vapeur, vous ferez plus pour le développement des industries qu'au moyen de tous les tarifs du monde. La route du Saint-Laurent a sur l'autre le grand avantage de contribuer au développement d'une quantité énorme d'énergie sur le territoire même où il y a aujourd'hui des millions d'hommes, où il y a des industries et où il y en aura cent fois plus dans l'avenir. Vous pouvez trouver de très grands pouvoirs d'eau sur la route de la baie Georgienne, mais on n'y rencontre pas encore de grands centres populeux. Mais il y aurait là matière à étude et à rapport pour la commission. J'espère que le ministre va procéder à l'amélioration de l'une ou l'autre de ces routes et qu'il la fera assez grande, large et profonde pour la mettre en état non seulement de transporter notre commerce à l'est, mais le gros du trafic américain aussi et de nous permettre à nous des provinces maritimes d'expédier nos produits dans l'Ouest. Cela nous aidera comme cela aidera le peuple d'Ontario, et ce qui favorise Ontario et les provinces maritimes doit être de nature à favoriser le pays tout entier.

M. NESBITT: J'ai essayé d'avoir du ministre une réponse sur ce qu'il entend faire avec ces $500,000. Il a dit que son intention est de développer la rivière des Français. Il a dit que le canal serait de 300 pieds de large sur une profondeur de 23 pieds. Jusqu'où pourrait-il aller avec $500,000 dans ces conditions? Je ne crois pas qu'il puisse faire plus que la longueur d'un de ces pupitres. Son intention est soit de développer les pouvoirs d'eau ou de commencer la construction du canal de la baie Georgienne et je voudrais savoir lequel des deux; si c'est son intention de développer les pouvoirs d'eau et s'il a un marché pour ces pouvoirs, ce dont je doute, je n'y vois pas d'objection. Il sait qu'il lui faudra développer la rivière des Français pour la rendre navigable.

M BENNETT (Simcoe-est): Mon honorable ami sait-il que la rivière des Français a, à certains endroits, une largeur de près d'un demi-mille et une profondeur de 40 à 50 pieds?

M. NESBITT: Mais il y a des endroits où elle n'est pas très profonde; il est même nécessaire de creuser quelquefois des glissoirs pour les billes. Je n'ai personnellement aucune objection à ce que mon honorable ami développe la rivière des Français, mais si son but est de faire de cette rivière un canal, alors je m'y oppose absolument. On dit que cela coûtera $100,000,000. La construction d'un canal jusqu'à Montréal par voie de cette rivière coûtera $200,000,000 ou $250,000,000. S'il s'agit d'un canal, je suis fortement en faveur de la route du canal Welland. Je sais bien, comme mon honorable ami de Simcoe-est, que la chose mérite une étude approfondie. Si je comprend bien, l'ancien gouvernement a étudié complètement la question du canal Welland. Il a dépensé un certain montant en travaux préliminaires et à prendre des

renseignements. Je comprends aussi que le Gouvernement a déjà fait cela l'année dernière, de sorte que nous devrions être dans une assez bonne position pour savoir quel sera probablement le coût de cette entreprise et si elle est faisable.

M. WHITE: Mon honorable ami croit-il que le rapport concernant la baie Georgienne qui a été soumis et auquel l'honorable député de Laval a fait allusion n'est pas correct? Mon honorable ami dit que cela coûtera $200,000,000 ou $250,000,000. Le rapport de la commission en estime le tout à $100,000,000. Il est évident que mon mon honorable ami a des doutes concernant ce rapport.

M. NESBITT: Je crois que l'on s'est trompé, en moins, de 50 p. 100 dans le calcul du coût de l'entreprise.

M. WHITE: Mon honorable ami a-t-il jamais parcouru cette route?

M. NESBITT: Oui, la plus grande partie.

M. WHITE: Quelle partie?

M. NESBITT: Presque tout.

M. WHITE: A-t-il jamais été à Pembroke?

M. NESBITT: Oui, je suis allé à Pembroke. Il faut la lumière du jour pour trouver la ville. Je partage absolument l'opinion du ministre quand il dit que cette question doit être sérieusement étudiée par les hommes les plus compétents qu'il pourra trouver et non par des hommes nommés pour des raisons politiques.

Je ne veux pas dire qu'il ne peut pas trouver dans les rangs du parti conservateur des hommes aussi capables, mais les considérations politiques ne devraient pas avoir de poids dans la nomination d'une commission d'enquête comme celle-là. Cette commission devrait se composer des ingénieurs les plus capables et, comme le dit l'honorable député de Simcoe-nord, d'hommes d'affaires, parce que c'est le côté des affaires qu'il s'agit d'étudier. Au point de vue du génie civil, je crois que l'entreprise est possible, mais non probable. On doit l'étudier au point de vue commercial, car, dans toutes ces entreprises, c'est le côté commercial qui est le plus important. Je regrette de n'avoir pas été ici l'autre soir quand l'item relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson a été passé, parce que je tiens à dire que je suis de ceux qui n'ont pas du tout confiance dans cette entreprise.

Un DEPUTE: Vous êtes en retard.

M. NESBITT: Je sais qu'il est trop tard et je sais aussi que nous de ce côté-ci de la Chambre sommes engagés autant que les honorables messieurs de l'autre côté. Je crois que les deux partis ont tort de donner leur approbaion à cette entreprise. Pour en revenir au canal de la baie Georgienne, j'espère que mon honorable ami le ministre des Travaux publics nommera une commission capable de l'aviser concernant cette question avant qu'il ne commence l'entreprise. Je crois que ce serait une grande erreur que de dépenser cet argent sur la rivière des Français dans le but de favoriser quelqu'un politiquement. et que serait traiter avec cruauté le peuple de ce pays, à moins que le projet puisse être exécuté sur un pied d'affaires, et je ne crois pas que ce soit possible. Ce serait possible, en ce qui concerne le canal Welland, cependant, et je crois que la chose devrait se faire.

M. WHITE: J'ai ici une découpure de journal, une dépêche de Washington, que je crois bon de faire inscrire dans les "Débats". Elle se lit comme suit:

Washington, D. C., 5 mai,—A la suite d'une conférence entre le sénateur Stone, du Missisipi, et le sénateur Townsend, du Michigan, on nous promet pour ce soir une action législative sur la résolution à l'effet d'entrer en négociations avec le Canada ou la Grande-Bretagne au sujet d'un meilleur système de cours d'eau à travers les Grands Lacs. La résolution sera indubitablement rapportée favorablement par le comité des relations étrangères dont le sénateur Stone est le président.

L'idée du sénateur Townsend est d'ouvrir les voies de passage entre les grands lacs et d'améliorer les havres suffisamment pour permettre aux navires océaniques de se radouber à Duluth, Minnesota et autres ports des lacs.

De Duluth à Liverpool serait la route transatlantique d'après le plan Townsend. Il croit que, si les Etats-Unis ne prennent pas l'initiative à ce sujet, le gouvernement canadien creusera un canal de la Baie Georgienne à la rivière Ottawa et fournira ainsi de fait les mêmes commodités pour les navires transatlantiques et la Dominion aura alors le contrôle entier du cours d'eau artificiel.

Il est évident que nos amis au sud de nous craignent beaucoup que nous fassions cela.

M. NESBITT: Bien, il lui vient toutes sortes d'idées.

M. WHITE: Le projet du sénateur Townsend comprend le creusage et l'élargissement du canal Welland et les améliorations dans les eaux limitrophes de Montréal à Laurenceburg. La résolution est simple et courte. Elle se lit comme suit:

"Résolu que le président soit prié d'entrer en négociation avec la Grande-Bretagne ou le Dominion du Canada afin d'en arriver à une entente internationale pour procéder concurremment et en coopération aux améliorations de la navigation dans les eaux limitrophes en usage ou qui peuvent l'être, pour le commerce commun du Canada et des Etats-Unis.

Cela a été proposé à titre d'amendement au bill concernant la réciprocité. Présentée de nouveau cette résolution dans son intégrité, le comité des affaires étrangères n'a pris aucune décision à son sujet. Elle est de nouveau devant le congrès avec promesse du sénateur

Stone qu'on prendra une décision à son sujet et un rapport favorable de la part du comité est un peu plus que possible.

Si nos amis du sud sont si anxieux de voir creuser le canal Welland, ils devraient en payer la moitié du coût.

M. GRAHAM: Pour revenir à l'item, je suppose que probablement quand nous étudierons l'item du ministre des Chemins de fer et Canaux de $2,000,000 pour le canal Welland, nous pourrons discuter...

M. ROGERS: De nouveau.

M. GRAHAM: L'occasion se présentera de discuter...

Quant à l'item concernant la rivière des Français si nous le votons nous vous engageons pour $15,000,000.

M. ROGERS: Pas nécessairement.

M. NESBITT: C'est ce que j'ai compris.

M. GRAHAM: Mon honorable ami dit: Pas nécessairement. Que Pouvons-nous faire avec $500,000 si ce n'est pas le commencement d'une entreprise qui coûtera $15,000,000 en tout pour obtenir sur la rivière des Français la navigation à eau plus profonde et par voie du lac Nipissing jusqu'à North Bay? Qu'aurons-nous avec cette dépense de $500,000?

M. ROGERS: Nous pouvons en faire servir une partie à la construction d'un barrage au point où le lac Nipissing se déverse dans la rivière des Français et sauver ainsi une grande partie des frais de creusage. Nous avons déjà exécuté des travaux là et il est possible que nous ayons besoin d'autre chose si c'est tout ce que nous faisons.

M. GRAHAM: Il est important que le comité comprenne à quoi sont destinés ces $500,000. Si nous sommes engagés pour $15,000,000, cela veut dire que le canal de la Baie Georgienne est commencé.

M. ROGERS: Vous ne pouvez vous attendre à ce que nous nous engagions à faire tout cet ouvrage à moins d'avoir devant nous le rapport d'une commission commerciale, comme l'a suggéré la commission qui a recommandé les travaux et je crois que cette recommandation est très juste. Je l'approuve entièrement et je me propose de nommer une commission immédiatement et d'avoir son opinion sur la valeur de l'entreprise au point vue commercial.

M. GRAHAM: Nous voulons savoir clairement ce que nous allons faire. Le Gouvernement n'annonce pas son intention de construire le canal de la Baie Georgienne, dans ce crédit?

M. ROGERS: Pas encore.

M. GRAHAM: C'est-à-dire que vous demandez $500,000 pour commencer un ouvrage qui, une fois terminé jusqu'à North Bay aura coûté $15,000,000 et si nous nous engageons dans une dépense de $15,000,000, cela voudra dire que le canal de la Baie Georgienne sera commencé et devra être complété, car il serait difficile au Gouvernement de demander seulement $15,000,000 pour un ouvrage dont le coût atteindra probablement $20,000,000 ou $25,000,000 avant que cette partie, en particulier, soit achevée jusqu'à North-Bay, sans avoir en vue le plus grand des projets. Je crois donc que ces $500,000 représentent simplement ce que j'appellerais une escarmouche préliminaire pour la construction sur la rivière des Français d'un barrage et, incidemment, en vue du développement de quelque pouvoir hydraulique. Devons-nous comprendre que le pays ne s'engage pas, dans une dépense de $15,000,000 en vue de l'ouverture d'un chenal jusqu'à North Bay, la construction de dock, etc., et que le Gouvernement ne dévoile pas une politique de construction ou de commencement de construction du canal de la baie Georgienne et ne le fera pas avant la nomination d'une commission chargée d'étudier la question au point de vue commercial et tant qu'elle n'aura pas fait rapport?

M. ROGERS: C'est à peu près cela.

M. CURRIE (Simcoe): Quel que soit ce qui pourrait arriver au sujet du canal de la baie Georgienne ou du canal Welland, la partie du canal comprise dans la rivière des Français servirait de débouché au nouvel Ontario où on recoltera plus tard des millions de boisseaux de grain. Dans tout les cas l'argent que l'on se propose aujourd'hui de dépenser sera perdu.

M. PARDEE: Est-ce que l'honorable monsieur prétend que ce blé serait transporté de la région glaiseuse jusqu'à North-Bay et expédié ensuite par eau jusqu'au canal Welland?

M. CURRIE: Les opérations minières du nord réclameront de grandes quantités de charbon et ce charbon sera transporté du lac Erié à North-Bay. J'envisage cela au point de vue commercial et non au point de vue politique. Quand les charbonniers déchargeront à North-Bay, il leur faudra prendre une autre cargaison de retour et qu'y a-t-il de plus naturel que de prévoir que cette cargaison se compose de blé.

M. NESBITT: Si je voulais aller au Château Laurier, croyez-vous que ce serait à propos pour moi de passer par la gare Union?

M. CURRIE: Ce n'est pas du tout la même chose.

M. MURPHY: L'année dernière, alors que M. Monk était ministre des Travaux publics, nous avons essayé d'obtenir des informations sur la politique du Gouverne-

ment au sujet du canal de la baie Georgienne, et nous avons manqué notre coup. Un soir, pendant la dernière session, M. Monk n'était pas en Chambre et l'honorable ministre des Postes avait la direction de l'étude des crédits et je puis dire que ce monsieur, contrairement à son habitude, a donné des réponses évasives aux questions qui lui ont été posées. Tout ce que j'ai pu obtenir de lui, c'est qu'il y avait quelque part dans les crédits destinés à être dépensés durant l'année alors prochaine pour obtenir des renseignements au sujet du canal projeté de la baie Georgienne. Je demande au ministre des Travaux publics de nous éclairer aujourd'hui sur la déclaration faite par un de ses collègues à la dernière session. Si je comprends bien la déclaration politique faite par l'honorable ministre (M. Rogers) au nom du Gouvernement, on va procéder aux travaux du canal Welland et non à ceux du canal de la baie Georgienne, bien qu'on entreprenne les travaux de la rivière des Français. Notre curiosité naturelle nous pousse à tâcher de savoir comment ces $500,000 seront dépensés et je connais le ministre assez pour savoir qu'il ne voudrait pas nous demander de voter $500,000 sans nous donner des détails sur la manière que cette dépense sera faite. On ne peut nous demander de sauter ainsi dans l'obscurité, quand il s'agit apparemment d'une somme beaucoup plus considérable que cela. Je comprends que l'honorable monsieur dit que le projet, une fois terminé, aura coûté environ $15,000,000 et qu'en votant ce crédit nous nous engageons à tout le projet. Je demande au ministre d'éclairer le comité à ce sujet et comme au sujet de la dépense de l'argent qu'un de ses collègues nous a dit l'année dernière être destiné à obtenir des renseignements concernant la construction du canal de la baie Georgienne.

M. ROGERS: Je n'ai aucun doute que si mon prédécesseur était resté au ministère, il aurait accompli ce que le maître général des Postes a promis en son nom et qu'il serait ce soir en état de donner les renseignements auxquels l'honorable monsieur (M. Murphy) a fait allusion. J'avoue que je n'ai pas eu le temps depuis que je suis à la tête de ce ministère de donner à cette question toute l'attention qu'elle mérite. Nous demandons ces $500,000 pour nous mettre en état d'obtenir toutes les informations nécessaires, d'ici un an, du moins en ce qui concerne la rivière des Français. Je comprends que grâce à ce crédit nous pourrons faire beaucoup d'excellent ouvrage qui sauverait une dépense considérable relativement au lac Nipissing et servirait à développer des pouvoirs hydrauliques; cela seul serait déjà très appréciable. Bien que tout cela paraisse peu défini, je puis assurer mon honorable ami que l'argent sera dépensé dans l'intérêt public et que nous verrons à recevoir valeur en échange de chaque dollar dépensé. Je crois qu'il sera dépensé de façon à donner satisfaction aux membres de cette Chambre et au peuple du Canada.

M. MURPHY: Tout en prenant la parole du ministre que cet argent sera dépensé dans l'intérêt public, nous avons droit cependant à des renseignements sur le mode de cette dépense. Sera-t-il dépensé à construire un barrage, comme semble le dire le ministre? L'impression que me laisse le ministre ce soir, c'est qu'il n'a encore rien décidé, et que si l'argent est voté il l'aura à sa disposition pour en faire ce qu'il jugera à propos plus tard. On ne devrait pas nous demander de voter de l'argent dans de telles circonstances.

M. ROGERS: L'ingénieur en chef dit que ce montant est nécessaire à l'exécution du projet.

M. PARDEE: Est-ce que l'ancienne administration n'avait pas tous les renseignements en sa possession?

M. ROGERS: L'ingénieur en chef dit que ces renseignements n'ont été fournis que d'une manière générale et non pas de manière à justifier l'entreprise de travaux spécifiques et définitifs.

M. PARDEE: Combien a-t-il été dépensé d'argent, en tout, pour obtenir des renseignements au sujet du canal de la baie Georgienne?

M. ROGERS: Quelque chose comme $700,000 pour la totalité des quatre cent quarante milles.

M. WILSON (Laval): Le canal de la baie Georgienne a été arpenté pouce par pouce et pied par pied, et le ministre doit connaître les conditions de cette rivière. Nous avons droit à des renseignements détaillés.

M. ROGERS: L'argent servira à obtenir les renseignements que désire l'honorable monsieur. Le rapport de l'ingénieur contient les informations générales, mais nous n'avons pas en détail les renseignements qu'il nous faut pour faire des plans et le devis d'une entreprise qui nécessitera une grande dépense d'argent.

Aucun ministre ne voudrait recommander une dépense de cette importance à moins d'être en possession des informations détaillées et que grâce à ce crédit nous pourrons obtenir.

M. GRAHAM: Ceci ne serait-il pas une explication? Le ministre des Chemins de fer et Canaux représente cette division électorale et il s'est engagé à mettre $2,000,000 dans les crédits du canal Welland. Il faut donc faire quelque chose pour apaiser la colère de ses propres électeurs qui

s'attendent à ce que l'entreprise du canal de la baie Georgienne commence immédiatement.

M. ROGERS: Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. GRAHAM: Ces $500,000 sont destinés à obtenir des informations, faire les plans et le devis et aux améliorations générales, mais pourquoi? Je voudrais savoir pourquoi on demande cet argent. Le ministre des Travaux publics dit: non. Si jamais nous construisons le canal de la baie Georgienne cet argent sera appliqué à cette construction, mais nous ne nous engagerons pas à cela avant d'avoir d'autres informations. En conséquence, cet argent ne servira pas à préparer les plans et devis pour l'avancement de cette grande entreprise. Le ministre des Travaux publics doit avoir en vue quelque chose de pratique sur la rivière des Français; sinon ce crédit est là pour faire plaisir au ministre des Chemins de fer. Si cet argent est destiné au canal de la baie Georgienne, le ministre doit être en état de nous dire de quelle manière il sera employé.

M. ROGERS: Cela dépendra entièrement du rapport de la commission qui sera nommée sous peu. Si le rapport est favorable, ce serait une erreur que de perdre un an et nous devrions avoir un crédit suffisant pour nous permettre de préparer les plans et de venir à la prochaine session avec un rapport complet sur l'entreprise.

M. GRAHAM: Mon honorable ami dit qu'il ne pourra dépenser l'argent avant d'avoir un rapport de cette commission, mais il ne veut pas perdre un an. Lorsqu'il aura ce rapport, il agira avant de le soumettre au Parlement. Est-ce là l'objet du crédit.

M. ROGERS: Nous nous mettrons à l'œuvre, parce que nous croyons que les travaux sur la rivière des Français seront de grande valeur pour la localité et le pays en général. Nous voulons des plans et des rapports au sujet de cette entreprise.

M. PROULX: Nous avons voté $100,000 à la dernière session; y a-t-il eu quelque chose de dépensé là-dessus?

M. ROGERS: Nous n'avons rien dépensé?

M. PARDEE: L'honorable ministre dit que tout ce qu'il se propose de faire c'est de prendre les $500,000, mettre la commission à l'ouvrage et d'agir d'après le rapport qu'elle fera. Je ne crois pas que l'honorable ministre dira sérieusement à la Chambre qu'après tous les rapports qui nous ont été faits ces dernières années touchant la baie Georgienne et après avoir dépensé trois quarts de million pour nous procurer ces rapports, la section de la rivière des Français jusqu'à North Bay n'est pas aussi bien connue que possible après les rapports déjà reçus.

Cela ne demande pas $500,000 de dépense pour obtenir d'autres rapports qui permettent de commencer les travaux. Je ne suis pas en faveur du projet du canal de la baie Georgienne parce que je ne crois pas que, dans le moment, qu'avec des bateaux longs de 700 pieds vous obtiendrez le trafic du canal de la baie Georgienne. Dans ce cas, vous feriez mieux de creuser le canal Welland et le peuple du Canada sauvera la dépense destinée au canal de la baie Georgienne. La dépense anticipée est de $100,000,000. Si vous prenez en considération ce qui a été dépensé dans ce pays et dans d'autres pays dans des entreprises énormes comme celle-ci, vous arriverez à conclure que ce n'est pas $100,000,000 que cela coûtera, mais $300,000,000. Un des arguments qu'on apporte en faveur de cette entreprise c'est que l'on sauvera deux jours de Duluth à Port-Arthur et deux au retour. Je crois que l'on prétend cela dans le rapport qui a été fait l'année dernière. Je crois que ce n'est pas exact, parce que si le canal de la baie Georgienne, même avec le nombre d'écluses nécessaires et avec la longueur maxima des vaisseaux de 700 pieds, vous verrez que les navires de cette capacité prendront la route du canal Welland plutôt que celle du canal de la baie Georgienne. Par ce dernier chemin, il faudra que les dimensions des navires soient moins considérables que cela et par conséquent il y aura un surcroit de dépenses. Même après la construction du canal de la baie Georigenne, vous verrez que les navires passeront encore par le canal Welland et que les pouvoirs d'eau développés à cause de sa construction seront absolument d'aucune utilité . Je crois que les rapports que nous avons aujourd'hui contiennent tous les renseignements nécessaires et que les $500,000 que l'on demande est pratiquement un gaspillage. S'il faut dépenser $500,000 pour savoir si oui ou non le canal de la baie Georgienne peut être construit de la rivière des Français jusqu'à North-Bay, Dieu seul peut savoir ce que coûtera le canal de la baie Georgienne de la rivière des Français à Montréal.

M. WHITE (Renfrew-nord): Il paraît y avoir des opinions diverses de l'autre côté de la Chambre en ce qui concerne le canal de la baie Georgienne. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) et l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) ont prétendu qu'en dépit du fait que l'ancien gouvernement a dépensé $700,000 en arpentage, ces arpentages ont été d'aucune utilité pratique.

M. PARDEE: Je ne veux pas que mes paroles soient mal interprétées. J'ai dit

que la dépense de $750,000 et les rapports que nous avons reçus nous ont mis en possession des renseignements nécessaires pour nous permettre de savoir à quoi nous en tenir au sujet de cette entreprise.

M. WHITE: Le rapport que ces ingénieurs ont fourni au ministère est à l'effet que ce projet coûtera dans le voisinage de $100,000,000.

M. PARDEE: Ce que je ne crois pas.

M. WHITE: L'argent a donc été inutilement dépensé, en autant que les honorables messieurs opposés sont concernés. Je regrette que l'honorable député de Renfrew-sud ne soit pas à sont siège, car j'aurais voulu lui demander s'il est en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne ou du creusement du canal Welland et quelle est celle de ces deux entreprises que, selon lui, le Gouvernement devrait commencer.

M. ROGERS: L'honorable député de Lambton-ouest me paraît avoir donné d'excellentes raisons pour que ce crédit soit voté. Il a fait observer que nous avons déjà dépensé $700,000 en études et en travaux préliminaires; que nous avons dans le département les rapports des arpenteurs et des ingénieurs et qu'il ne croit pas un mot de ce que les ingénieurs disent de cette affaire.

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

M. ROGERS: Quand une commission sera nommée pour étudier le côté commercial de l'entreprise et quand cette commission apprendra que mon honorable ami n'a aucune confiance dans les rapports faits par les ingénieurs nommés par le Gouvernement qu'il appuyait, elle sera très embarrassée pour faire un choix entre l'honorable député et les ingénieurs. Il pourrait arriver que la commission fût disposée à se déclarer favorable à l'entreprise si elle devait coûter $100,000,000, mais non si elle devait coûter $300,000,000. Je considère, par conséquent, que nous sommes parfaitement excusables de faire préparer des plans et devis pour la partie que nous entendons faire construire. L'ingénieur en chef m'informe que bien que nous ayions des levés topographiques, le département ne possède aucun renseignement précis sur les détails de l'entreprise et ne peut pas faire une estimation du coût des travaux.

M. PARDEE: Le ministre admet donc que ce crédit de $500.000 est destiné à une commission chargée de faire rapport sur la partie du canal entre l'embouchure de la rivière des Français et North-Bay.

M. ROGERS: Tout le crédit ne doit pas nécessairement aller à cette commission.

M. MURPHY: L'usage qui doit être fait de cet argent change chaque fois que le ministre en parle. Je proposerais de changer la rédaction de l'item de manière à spécifier que ce crédit est affecté à recueillir des renseignements.

Port de Québec—bassin de radoub à Lauzon, $1,000,000.

M. LEMIEUX: A-t-on fait le choix de l'emplacement pour ce bassin et quel prix a-t-on payé? A-t-on demandé des soumissions?

M. ROGERS: Nous avons exproprié un terrain qui a coûté peu de chose.

M. LEMIEUX: Quels sont les ingénieurs?

M. ROGERS: M. Swan, M. Wilson et M. Lafleur.

M. LEMIEUX: Quel prix a-t-on payé pour l'emplacement?

M. ROGERS: Nous procédons à l'expropriation et le prix n'est pas encore fixé. Le terrain a une superficie de 32 acres.

M. LEMIEUX: Quel prix vous attendez-vous à payer, par pied?

M. ROGERS: Environ 5 cents; le coût total serait d'environ $500,000.

M. LEMIEUX: Lorsque l'honorable ministre demandera de nouveaux crédits demain, j'aimerais qu'il fût en état de donner les noms des propriétaires de ce terrain et les sommes qui ont été payées à chacun d'eux. Quel est le coût total estimatif de ce bassin de radoub?

M. ROGERS: Les plans sont préparés et nous demandons actuellement des soumissions; je ne puis pas dire à présent ce que le bassin coûtera.

M. MURPHY: Quelles en seront les dimensions?

M. ROGERS: Longueur, 1,150 pieds; largeur, 125.

M. MURPHY: Où sera-t-il situé, en haut ou en bas, de Lévis?

M. ROGERS: A Lévis même, tout près de l'ancien bassin.

M. MARCIL: Que fera-t-on de ce dernier?

M. ROGERS: L'ingénieur en chef est d'opinion que les deux seront occupés.

M. MARCIL: Ce bassin de radoub sera-t-il aussi considérable que celui de Montréal et sera-t-il du même genre?

M. ROGERS: A Montréal, nous avons un bassin de radoub flottant. Le bassin de radoub que nous aurons à Québec pourra recevoir les plus grands navires.

M. TOBIN: Trente-deux acres, à 5 cents du pied carré, donneraient $70,000.

M. ROGERS: En effet.

M. LEMIEUX: Alors, je comprends que le Gouvernement paiera $70,000 pour l'emplacement.

M. ROGERS: C'est l'opinion de l'ingénieur en chef. Nous procédons à l'expropriation du terrain et nous espérons l'obtenir à ce prix.

M. LEMIEUX: Je n'ai aucune objection à la construction du bassin, mais l'honorable ministre peut-être certain que 5 cents le pied pour du terrain à Lauzon, c'est un prix fort raisonnable. Si les propriétaires ne l'acceptent pas et si le ministre est forcé de recourir à l'expropriation, je n'ai aucun doute qu'il aura gain de cause.

M. ROGERS: Nous nous adresserons à la cour de l'échiquier, sans rien décider nous-mêmes.

M. OLIVER: Quand espère-t-on que ce bassin sera terminé?

M. ROGERS: Environ deux ans après que les travaux auront été concédés. Le contrat sera probablement signé d'ici à deux mois.

M. OLIVER: Comment ce bassin supporte-t-il la comparaison avec les autres?

M. ROGERS: C'est un des plus grands du monde entier.

Rivière Rouge, écluses et barrage à St. Andrews, construction des approches, $70,000.

M. OLIVER: Ce crédit revient régulièrement tous les ans, depuis assez longtemps. A quels travaux particuliers, est affecté ce crédit?

M. ROGERS: Toute la population de cette partie du pays est fière de ce qui a été fait à St.-Andrews. Cette somme est nécessaire pour construire les approches du pont, au-dessus du barrage.

M. OLIVER: La construction de cette écluse et de ce barrage à St.-Andrews a fait disparaître le courant dans la rivière, sur un parcours de plusieurs milles, en haut et en bas de Winnipeg et cet état de choses peut avoir de graves conséquences, au point de vue sanitaire. A-t-on songé à prendre les moyens de remédier à cet état de choses?

M. ROGERS: Je crois qu'il y a eu en effet quelques discussions à ce sujet, mais il n'y a rien eu de sérieux jusqu'à présent. Cette question sera sans doute étudiée par le comité qui a été nommé par la Chambre. L'élévation du niveau de l'eau a fait beaucoup de bien, sous tous les autres rapports.

M. MURPHY: L'honorable député de Selkirk est peut-être en état de nous donner des renseignements.

M. BRADBURY: La question est sans doute importante, mais je ne crois pas qu'il soit possible de changer les conditions créées par la construction du barrage. Le seul remède, c'est que la ville de Winnipeg cesse de déverser ses égoûts dans la rivière. C'est le seul remède et je crois que la population de Winnipeg s'en rend compte. La construction du barrage a créé une vaste nappe d'eau stagnante, mais elle a aussi rendu possible la navigation depuis l'extrémité du lac Winnipeg jusqu'à la ville de Winnipeg. Quant aux approches, elles sont absolument nécessaires, car le pont qui a été construit au-dessus du barrage n'aura aucune utilité, tant que les approches ne seront pas construites. Il s'agit simplement de compléter les travaux commencés par l'ancien gouvernement. Ils sont maintenant presque terminés et il s'agit, en réalité, de faire revivre un crédit périmé.

M. OLIVER: Le comité dont parle l'honorable ministre n'a aucune responsabilité, en ce qui concerne la situation faite à Winnipeg par la construction de ce barrage. Le département des Travaux publics ferait bien d'étudier la question, car la situation peut devenir très grave. Il serait peut-être possible de conjurer le danger en ordonnant de laisser échapper l'eau à certaines époques de l'année.

M. BRADBURY: Tous les automnes, les portes sont ouvertes et l'eau est abaissée d'une vingtaine de pieds. Des quantités considérables d'immondices sont emportées par le courant.

M. OLIVER: Tous ceux qui habitent cette partie du pays savent que la situation est très critique à l'automne. A cette saison de l'année, il est trop tard, car le mal est fait.

M. BRADBURY: Maintenant que le barrage est construit, je ne crois pas qu'il soit possible de remédier à cet état de choses. Le seul remède, c'est d'empêcher que les égoûts collecteurs ne déversent dans la rivière Rouge.

Amélioration dans le port de Vancouver, $500,000.

M. ROGERS: Il s'agit ici du quai dont la construction a été commencée il y a quelque temps et qui est à présent presque terminé.

M. OLIVER: Cet argent sera-t-il dépensé par la commission ou par le Gouvernement?

M. ROGERS: Par nous.

M. OLIVER: Ce crédit est-il suffisant pour compléter les travaux?

M. ROGERS: Je le crois.

M. OLIVER: Quel sera le coût total?

M. ROGERS: Environ $1,000,000.

M. OLIVER: A quel endroit se trouve ce quai?

M. ROGERS: Près de la raffinerie de sucre.

Améliorations au port de Victoria, $500,000.

M. ROGERS: C'est pour la construction du brise-lames.

M. OLIVER: Ce crédit suffira-t-il à compléter les travaux?

M. ROGERS: Non.

M. OLIVER: Est-ce pour les commencer ou pour les terminer?

M. ROGERS: Pour les commencer.

M. OLIVER: Quel sera le coût total des travaux à Victoria?

M. ROGERS: Environ $2,000,000. Les améliorations dans ce port sont à peine commencées.

Nouvelle-Ecosse—Edifices publics à Amherst, $10,000.

M. ROGERS: C'est une partie du prix d'un nouvel édifice qui servira de bureau de poste à Amherst.

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi n'utilise-t-on pas l'édifice actuel?

M. RHODES: L'an dernier un crédit de $5,000 a été mis dans le budget pour agrandir l'édifice actuel. La somme fût trouvée insuffisante et au commencement de la présente année, un crédit de $10,000 fût demandé dans le budget principal. Un architecte du département s'est rendu à Amherst pour étudier les améliorations qu'il y aurait à faire. Le projet d'agrandissement qu'il a préparé pour servir de local au bureau de poste et au bureau de douanes, aurait coûté de trente à quarante mille dollars. Mais la ville fait des progrès si rapides, que ce nouveau local serait devenu insuffisant dans quelques années et l'on a cru qu'il valait mieux, dans l'intérêt public, employer cet argent à la construction d'un nouveau bureau de poste et de laisser le bureau actuel au département des douanes. Pour donner une idée des progrès de la ville, je dirai que l'an dernier les recettes de la douane se sont élevées à $150,000 et que cette année, en suivant la même progression, elles dépasseront $200,000.

M. MACLEAN: N'aurait-il pas été préférable de construire un nouveau bureau de douanes?

M. RHODES: Vu l'emplacement et la nature de l'édifice actuel, on a conclu qu'il y aurait plus d'avantages à le convertir en bureau de douane, d'autant plus que la chose peut se faire à très peu de frais. Nous avons maintenant à Amherst la livraison à domicile et ce nouveau service exige une installation qui rend nécessaire la construction d'un nouveau bureau de poste.

M. BRODER: Quelle est la population d'Amherst?

M. RHODES: Elle est actuellement de 11,000, mais elle atteindra certainement 20,000 en 1920.

M. LAW: Je regrette vivement, au nom de la population de Yarmouth, qu'il n'y ait rien dans le budget pour améliorer l'édifice public de cette ville. J'ai déjà attiré l'attention du ministre sur cette question, il y a quelque temps. Je suis certain que s'il était au courant de la situation, il demanderait un crédit cette année même. Le bureau de poste de Yarmouth est insuffisant. Bien souvent, il est trop petit pour contenir ceux qui viennent chercher leur courrier. Par les mauvais temps, les gens sont obligés d'attendre, à la pluie et au froid, que ceux qui sont à l'intérieur, soient sortis. L'ancien gouvernement a acheté un terrain au sud de l'édifice actuel qu'il se proposait d'agrandir, de manière à installer le bureau de douane à l'étage supérieur. Il a payé $10,000 pour ce terrain qui a été acheté dans d'excellentes conditions; il est dans un endroit central et tout près du bureau actuel. Il est absolument nécessaire d'agrandir ce bureau de poste au plus tôt, et j'espère que le ministre prendra les moyens nécessaires pour que ces travaux soient faits immédiatement. A l'item 139, il y a un crédit de $20,000, affecté aux édifices publics du Canada, aux réparations, aux améliorations, etc.; il serait peut-être possible d'employer une partie de ce crédit à Yarmouth.

M. ROGERS: Je prends note de ce que vient de dire mon honorable ami. Il doit comprendre qu'il est très difficile de trouver assez d'argent pour répondre à toutes les demandes. Il nous en vient de toutes les parties du pays et beaucoup de villes qui ont demandé des bureaux de postes n'ont pu être contentées cette année. Quoi qu'il en soit, je prends note de ce que vient de dire l'honorable député et je ferai avec plaisir tout en mon pouvoir pour lui être agréable.

M. McKENZIE: Cette somme de $10,000 comprend-elle l'achat du terrain pour le bureau de poste d'Amherst?

M. ROGERS: Oui. Dans le budget supplémentaire il y a un autre crédit affecté à la construction de l'édifice.

M. McKENZIE: Le terrain est-il acheté?

M. ROGERS: Non.

M. McKENZIE: A-t-on décidé où sera construit ce bureau de poste.

M. ROGERS: L'emplacement n'est pas encore choisi.

M. McKENZIE: Par conséquent le ministre ne sait pas si ce crédit de $10,000 sera suffisant pour construire l'édifice.

M. ROGERS: Il ne sera pas suffisant.

M. RHODES: Il ne sera pas suffisant pour acheter le terrain.

Darthmouth—nouvel édifice public, $25,000.

M. MACLEAN (Halifax): Le terrain est-il acheté?

M. ROGERS: Par encore. Je suppose que cet édifice est nécessaire à cet endroit?

M. MACLEAN: Oui.

M. ROGERS: La population de Dartmouth est de cinq à six mille.

M. MACLEAN: Oui.

Citadelle d'Halifax—nouveaux quartiers pour les célibataires et salles de récréation, $15,000.

M. GRAHAM: Je vois que ces pauvres célibataires ont été négligés l'an dernier. Ce crédit était dans le budget de l'an dernier, mais n'a pas été employé. Que faisaient les représentants de la ville qui ont permis que ces célibataires fussent privés de salles de récréation et de nouveau quartiers, quand l'argent était à leur disposition?

M. ROGERS: Le plus jeune député d'Halifax a peut-être manqué de vigilance.

M. MACLEAN: Ce crédit sera-t-il employé cette année?

M. ROGERS: Je le crois.

Halifax—Succursale du bureau de poste dans la partie nord, $30,000.

M. MACLEAN: Le terrain est-il acheté?

M. ROGERS: Pas encore.

M. MACLEAN: Des négociations ont-elles été entamées?

M. ROGERS: Pas que je sache.

M. MACLEAN: Est-ce l'intention du ministre d'acheter un terrain cette année?

M. ROGERS: Oui, dès que ce crédit sera voté, nous enverrons quelqu'un sur les lieux pour acheter un terrain.

M. MACLEAN: Quel sera le coût de cet édifice?

M. ROGERS: Les plans ne sont pas encore prêts, mais le coût total sera probablement entre $50,000 et $60,000.

Stations de quarantaine à Halifax—nouveaux bâtiments et améliorations, $30,000.

M. MACLEAN: Des personnes compétentes ont souvent prétendu que la station de quarantaine n'était pas bien située. Elle est d'un accès difficile, au grand désavantage des fonctionnaires de cette institution. Avant de dépenser cet argent, le ministre devrait consulter l'agent du département, qui administre la quarantaine à Halifax, pour savoir s'il ne serait pas préférable d'installer cette station à un autre endroit.

M. ROGERS: L'honorable député veut-il parler de l'île Lawlor?

M. MACLEAN: Oui.

M. ROGERS: Croyez-vous que la station de quarantaine pourrait être plus avantageusement située ailleurs?

M. MACLEAN: Je le crois et c'est aussi l'opinion des fonctionnaires de l'institution.

M. ROGERS: Nous serons entièrement guidés par leurs conseils.

M. MACLEAN: A quoi est destiné le nouvel édifice?

M. ROGERS: A loger le médecin, son aide, l'ingénieur, etc.

M. MACLEAN: A-t-on l'intention de loger le médecin dans la station même?

M. ROGERS: C'est ce qu'a demandé l'agent du département.

M. MACLEAN: Je ne crois pas que ce soit une bonne idée. Quoi qu'el en soit, cela ne regarde pas le ministre des Travaux publics.

Améliorations au bureau de poste d'Inverness, $3,000.

M. CHISHOLM (Inverness): A quoi est destiné ce crédit?

M. ROGERS: Ce crédit de $3,000 sera employé à la construction d'un mur de revêtement en ciment, en arrière des terrains du bureau de poste d'Inverness et aussi à construire des trottoirs en ciment et un canal d'égout jusqu'à la deuxième rue. La soumission reçue pour les trottoirs s'élève à $1,000 et le coût estimatif de l'égoût est de $3,000. Le coût total des améliorations s'élève à $4,190.

M. CHISHOLM: Une partie des travaux est déjà faite?

M. ROGERS: Oui, environ $1,000 ont été dépensés.

M. CHISHOLM: Les trottoirs sont construits?

M. ROGERS: Oui.

M. CHISHOLM: Le ministre sait-il si les travaux ont été bien faits?

M. ROGERS: Le département n'a reçu aucune plainte.

M. CHISHOLM: A-t-on eu une raison particulière pour renoncer au crédit de $3,000 qui était dans le budget de l'an dernier, pour un édifice public à Port-Hawkesbury?

M. ROGERS: J'ignorais qu'on y eut renoncé.

M. CHISHOLM: Il y avait dans le budget de 1912, un crédit de $3,000 pour l'achat du

terrain destiné à la construction d'un édifice public à Port-Hawkesbury et l'emplacement avait été choisi, mais je vois que le Gouvernement a renoncé à ce projet.

M. ROGERS: C'est la première fois que j'en entends parler; je me ferai mettre au courant de l'affaire par le département.

M. CHISHOLM: Je suis surpris d'entendre le ministre parler ainsi, car j'ai appelé son attention sur cette question l'an dernier et, cette année encore, je suis allé au département à ce sujet; j'étais convaincu que le ministre ferait revivre ce crédit dans le budget de cette année.

Je voudrais pouvoir expliquer aux habitants de Port-Hawkesbury et des environs pourquoi cet important crédit est disparu du budget; je ne puis le comprendre.

Kentville.—Edifice public, améliorations, etc. pour l'horloge de la tour, $3,000.

M. McKENZIE: Ce crédit pour l'horloge me rappelle d'une manière frappante trois faibles sommes inscrites dans le budget de 1911-12 et destinées à l'achat d'horloges pour trois villes de ma division électorale: North-Sydney, Sydney-Mines et Baddeck, sommes qui ont été rayées du budget. On m'a dit que c'est l'intention du département des Travaux publics de fournir ces horloges. Le ministre pourra apprendre de ses fonctionnaires qu'il y a très peu d'édifices publics dans la Nouvelle-Ecosse qui n'aient pas d'horloges, et cela s'applique peut-être à tout le Canada. Le ministre dira-t-il pourquoi ces crédits ont été laissés de côté. Ce sont trois villes importantes et prospères où des horloges dans la tour de l'édifice public seraient très utiles aux ouvriers et à tous les citoyens.

M. ROGERS: C'est la première fois que j'en entends parler. J'approuve l'idée de mettre des horloges à la façade des nouveaux édifices dans les villes qui progressent, et je crois que cette dépense est fort légitime. Je me procurerai des renseignements pour mon honorable ami. Je ne sais pas pourquoi ces crédits ont été laissés de côté.

Frédéricton.—Nouvel édifice public, $60,000.

M. CARVELL: Que coûtera l'édifice public de Frédéricton?

M. ROGERS: Un peu plus que $100,000.

M. CARVELL: Je voudrais que le représentant de la division fût présent pour expliquer la nécessité de ce nouvel édifice. Le présent édifice à Frédéricton est construit depuis 20 à 25 ans, mais il est assez grand pour les besoins de la ville dont la population est de huit à neuf mille habitants et n'a pas augmenté depuis nombre d'années. C'est une jolie petite cité, mais je ne conçois pas la nécessité de dépenser $100,000 pour doter d'un édifice public une cité de cette importance, surtout lorsqu'il y en a déjà un beau. Quelle raison le ministre peut-il donner.

M. ROGERS: Comme l'honorable député le sait, Frédéricton est la capitale de la province.

M. CARVELL: Oui, depuis longtemps.

M. ROGERS: Il nous est venu à l'idée que, puisque c'est la capitale d'une province, nous pouvions choisir un modèle un peu recherché.

M. CARVELL: Au point de vue sentimental, c'est peut-être une bonne raison; mais elle ne plaira pas à ceux qui envisagent la question à un point de vue pratique. J'habite à soixante milles de Frédéricton, mais l'obligation de vaquer à mes travaux ici m'a empêché de visiter cette ville depuis six mois. Puis-je savoir ce que vous ferez de l'ancien édifice?

M. ROGERS: Il sert de douane à l'heure qu'il est.

M. CARVELL: Oui, et de bureau de l'accise et de bureau de poste. Je n'ai jamais entendu dire que l'édifice n'était pas assez grand. Je ne m'opposerai pas à l'ouverture de ce crédit, mais je dois dire au comité qu'on a tout l'espace voulu à Frédéricton, et je ne puis comprendre pourquoi il faut de plus un édifice qui coûtera $100,000, à moins que ce ne soit pour une raison purement sentimentale. Le ministre nous dit que Frédéricton doit avoir quelque chose de mieux que le reste du pays parce que c'est la capitale d'une province; mais je ne suis pas disposé à approuver cette idée.

Le ministre pourrait aussi bien se rendre à Charlottetown et dire que, puisque c'est la capitale d'une province, elle doit avoir un bel édifice public coûtant $100,000, bien qu'elle n'en ait pas besoin. Démolira-t-on le présent édifice, ou qu'en fera-t-on? Il y a assez d'espace là-bas. Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire?

M. ROGERS: Les employés de la douane nous disent qu'on se plaint constamment, presque à tout instant, de l'emplacement qu'occupe la voie. Il faut gravir un escalier raide de quarante-deux marches pour s'y rendre, et cela est trop arriéré pour une ville comme Frédéricton. Dans le bureau, on trie le courrier de plus de deux cent trente autres bureaux. Il y a juste assez d'espace pour suspendre les sacs à dépêches, et on est tellement à l'étroit qu'on a la plus grande difficulté à faire le triage des objets de correspondance.

M. CARVELL: On réunit de grandes quantités d'objets de correspondance qui sont triés sur les trains. Il n'y a pas 230 bureaux à une distance raisonnable de Frédéricton. Je suis d'avis qu'il en a plutôt 23 que 230.

Hartland.—Edifice public, $2,000.

M. CARVELL: Quel est l'objet de cette dépense?

M. ROGERS: Cette dépense a pour objet certaines estimations de l'entrepreneur pour mobilier, trottoirs, clôtures, etc.

M. CARVELL: Est-ce assez pour achever l'édifice?

M. ROGERS: Oui.

M. CARVELL: Je voudrais que le ministre pût voir comment on a placé l'horloge. C'est un très joli petit édifice qui coûte environ $20,000. Nous avons voulu être aussi économes que nous le permettaient les premiers plans et l'exécution des travaux a été rigoureusement conforme au cahier des charges. Je crois que c'est l'un des rares édifices publics du Canada dans la construction desquels il n'y a pas eu de travaux de surcroît. Le plan comportait une tour munie d'une horloge, et l'édifice était à peine achevé lors du changement de ministère. Ainsi qu'il le devait faire, le ministre a mis la dernière main aux travaux et fourni l'horloge. L'édifice est de briques et la toiture, de métal et de tuiles. Il y a au sommet une boule de bois qui sert à faire fonctionner la sonnerie de l'horloge, mais qui est l'objet le plus laid que j'aie jamais vu au sommet d'un édifice.

M. ROGERS: J'irai le voir.

Saint-Jean.—Salle d'exercices, $100,000.

M. CARVELL: A combien estime-t-on le coût de l'édifice lorsqu'il sera achevé?

M. ROGERS: Il coûtera environ $300,000.

Saint-Jean. — Nouvel Hôtel des Postes, $130,000.

M. CARVELL: Est-ce pour un édifice complètement neuf ou pour un agrandissement de l'ancien? Quel sera le coût des travaux?

M. ROGERS: Pour un édifice complètement neuf. Le coût estimatif est d'environ $400,000.

M. CARVELL: Le présent édifice a une grande valeur et le prix du terrain est très élevé. Le ministre se propose-t-il de le vendre ou de s'en servir pour les besoins publics?

M. ROGERS: Nous avons l'intention de loger dans l'édifice des fonctionnaires que nous avions logés ailleurs à Saint-Jean.

Edifices publics fédéraux.—Réfections, embellissements, réparations, etc., $20,000.

M. ROGERS: Cette somme servira à l'entretien des édifices publics dans les Provinces maritimes.

M. McKENZIE: Depuis cinq à six ans, nous cherchons à obtenir que l'édifice public de North-Sydney soit convenablement chauffé. Un antique calorifère a été posé il y a plus de vingt ans, lors de la construction de l'édifice. Le climat de la Nouvelle-Ecosse est froid, et ceux qui travaillent au bureau de poste et à la douane souffrent du froid parce que le calorifère ne suffit pas à chauffer l'édifice. L'inspecteur a visité notre ville l'an dernier; il a examiné les appareils de chauffage de l'édifice et nous a promis un nouveau calorifère. Nous ne l'avons pas eu l'hiver dernier, et cette année j'ai écrit au ministre afin qu'on tente de poser des appareils de chauffage convenables pour l'hiver prochain. Je ne sollicite pas une commande pour une maison tory qui fabrique des appareils de chauffage à North-Sydney, mais je voudrais qu'elle ait l'occasion de placer un de ses calorifères dans cet édifice. Elle en fabrique de première qualité et en expédie dans tout le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, et je crois qu'on devrait lui fournir l'occasion de mettre un de ses calorifères dans l'édifice public de notre ville.

M. ROGERS: J'ai prié le sous-ministre de prendre note de ce que l'honorable député a dit afin de me rendre à sa demande, si faire se peut.

M. MARCIL: Avant que nous passions aux édifices publics de la province de Québec, je désire faire observer qu'il y a quelques années le ministre des Travaux publics a exprimé l'avis qu'il était à désirer qu'il y eût un édifice public dans toutes les divisions électorales du pays. Depuis, on a adhéré de près à ce programme et il y a plus d'un édifice public dans quelques circonscriptions.

En 1911, une somme d'environ $5,000 a été inscrite dans le budget et votée par la Chambre pour un édifice public de $15,000 à New-Carlisle, chef-lieu du comté de Bonaventure. Il n'y avait pas d'édifice public dans ce comté et c'était rendre témoignage au chef-lieu. L'an dernier, la population a été surprise de voir que ce crédit ne figurait pas dans le budget, et la chose se répète cette année. On a atténué la faute en ouvrant un crédit de $5,000 pour un édifice public dans Gaspé, le comté voisin, mais les habitants de Bonaventure croient qu'ils ont le droit d'avoir un édifice public, et s'ils veulent bien qu'on en donne un à Gaspé, ils désirent savoir pourquoi on les prive du leur.

New-Carlisle est l'un des plus jolis endroits de la baie des Chaleurs et il y a un magnifique emplacement devant le palais de justice. Les recettes postales sont de $1,500 à $1,600 par année; la population est de 1,000 habitants, et il y a maintes raisons d'ériger un édifice public. J'ai plaidé ma cause avec succès en 1911, mais le crédit a été rayé du budget, et je suis d'avis qu'on

a commis une grave erreur envers les ha été quelque peu négligent.

M. ROGERS: Ce qu'a dit l'honorable député de Bonaventure me chagrine beaucoup, mais je crains qu'il n'ait lui-même été quelque peu négligeant.

Je suis certain que s'il m'eût présenté ses réclamations avant que les estimations eussent été soumises, j'aurais été très heureux de les étudier. Je veux cependant prendre note de sa réclamation et j'espère pouvoir accéder à ses désirs l'année prochaine.

M. MARCIL: Cela peut être une bonne excuse, mais en révisant les estimations en 1911, on a délibérément retranché ces item—et le même fait s'est reproduit au sujet d'une douzaine d'autres endroits— et l'on y a substitué d'autres item. J'espère que l'honorable ministre, lorsque l'occasion s'en présentera, verra à ce que l'on donne au moins un édifice public au collège électoral. Nous avons là le service des postes et du revenu de l'Intérieur, et je crois que l'intérêt public exige que l'on donne à New-Carlisle un édifice public.

M. LAFORTUNE (texte): Monsieur le président, pendant que M. Dugas, aujourd'hui juge, représentait le comté de Montcalm, il réussit. après bien des efforts, à obtenir un bureau de poste pour la paroisse de Saint-Jacques l'Achigan. Cette paroisse est très importante à tous égards.

En 1909, lorsque je fus élu représentant de ce comté, j'ai répété ce que M. Dugas avait dit et une somme de $5,000 fut inscrite dans le budget pour la construction d'un bureau de poste dans cette paroisse. Le malheur a voulu que je fus élu, étant libéral, et je vois maintenant que cette somme est disparue du budget. J'ai demandé plusieurs fois à l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk) de remettre cette somme dans les estimés, mais il a toujours fait la sourde oreille, disant : Nous verrons plus tard, nous allons examiner la question, et il est encore à l'examiner. Pendant ce temps-là, le bureau de poste ne se construit pas.

Saint-Jacques est une ancienne paroisse qui possède une population agricole considérable. Une banque y est établie; on voit un immense couvent, une école modèle, et des industries. Il y a là une grande manufacture de tabac, et c'est pour ces raisons qu'elle avait obtenu un bureau de poste.

Depuis que la nouvelle administration est arrivée au pouvoir, on a retranché cette somme mise en faveur de Saint-Jacques et l'ancien ministre des Travaux publics l'a donnée à son propre comté en l'enlevant à celui de Montcalm. Et on appelle cela du "British fair play". Triste "fair play"! Il me semble que la nouvelle administration était tenue en honneur de respecter les décisions prises par l'ancienne administration. Je voudrais bien savoir en vertu de quel principe on a agi.

Le terrain était acheté, les plans étaient faits, et on était même sur le point de commencer les travaux, lorsque le chef nationaliste, M. Monk, a cru devoir commettre cette injustice envers les contribuables de Saint-Jacques, en retranchant ce crédit de $5,000.

Je comprends que l'on se venge des employés qui font de la politique en leur coupant la tête, mais un bureau de poste, cela ne fait pas de politique! Pourquoi donc avoir supprimé cette somme dans le budget? Maintenant, quand je demande que ce montant soit mis de nouveau dans les estimés, on me répond: nous y verrons; mais on ne fait rien. Si on a acheté un terrain, c'est qu'on avait l'intention de construire ce bureau de poste, tandis qu'aujourd'hui on renvoie la chose à plus tard.

Je demande à l'honorable ministre des Travaux publics ce que le Gouvernement entend faire.

Lorsqu'une administration a décidé une chose, je nie le droit au gouvernement qui lui succède de ne pas respecter cette décision et de prendre la somme pour la donner ailleurs. La parole donnée devrait être tenue, peu importe que les députés soient conservateurs ou libéraux. Le Gouvernement devrait respecter l'engagement pris par l'ancienne administration et rendre justice aux électeurs que j'ai l'honneur de représenter ici.

Les 35 millions que vous avez votés pour la marine, vous n'aurez pas l'occasion de les dépenser. Donnez-les pour des bureaux de poste aussi nécessaires que l'est celui de Saint-Jacques, et rendez ainsi justice à cette partie des électeurs qui demandent leur part de protection, leur part de soleil à laquelle ils ont droit. Donnez un peu des deniers publics au beau comté de Montcalm.

M. LEMIEUX: Je désir donner mon appui cordial à ce qu'ont dit les honorables députés de Bonaventure et de Montcalm. Le comté de Bonaventure est l'un des plus grands dans la province de Québec. Il occupe le deuxième rang en ce qui concerne la superficie et il n'a guère été gâté en ce qui concerne les avantages offerts en ce bas monde. Sa population est pauvre, mais paie sa part des impôts, et il me semble que le Gouvernement aurait dû, non seulement faire honneur à sa promesse mais encore à l'item qui figurait au budget de l'ancien régime. Le comté de Bonaventure, comme le sait mon honorable ami, a été colonisé par les United Empire Loyalists et par les Acadiens, et il a été dignement représenté en cette Chambre par mon honorable ami de Banaventure,

(M. Marcil). Il me semble qu'il est souverainement injuste de priver ce comté de ce qu'il attendait du Gouvernement. En ce qui concerne Montcalm, c'est probablement le plus prospère comté agricole de la province de Québec. L'une de ces paroisses, Saint-Jacques, est certainement la plus riche de la province. Dans cette paroisse les cultivateurs ont réussi à implanter sur une grande échelle l'industrie du tabac. On peut voir de splendides fermes dans toute cette paroisse et dans tout le comté. Lorsque ce montant a été mis dans les estimations, je crois que j'y ai contribué. L'emplacement a été choisi et payé, des plans ont été préparés et je crois que l'ancienne maison a été démolie. N'est-il pas étrange que le montant ait été retranché des estimations, juste au moment où mon honorable ami est arrivé au ministère des Travaux publics? J'aurais peut-être pu comprendre que l'ancien ministre des Travaux publics, M. Monk, eût biffé l'item. Il a été très activement mêlé aux luttes politiques de notre province et a probablement reçu de rudes coups de l'honorable député de Montcalm (M. Lafortune) et de mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil), mais mon honorable ami le ministre des Travaux publics n'a pas été aussi activement mêlé aux luttes de notre province et assurément il n'aurait pas pris sur lui de priver ces deux comtés de ce qui leur est dû à causes d'attaques personnelles de la part des deux députés. Je lui demanderai de se montrer juste et équitable envers ces deux comtés. Nous savons tous que notre ami est le pouvoir derrière le trône, qu'il a toute autorité et qui sur un signe de sa main les deux item seraient rétablis dans les estimations. Je puis l'assurer qu'il y gagnerait et que les gens lui en seront très reconnaissants. C'est une criante injustice que de priver ces comtés de leurs édifices publics.

M. ROGERS: Je crois qu'il n'est guère juste d'apprécier cela dans le langage dont se sont servi mes honorables amis, surtout mon honorable ami de Montcalm. Les item dont on a parlé ont été enlevés des estimations avant que j'eusse eu rien à faire avec le ministère des Travaux publics, et je suis certain que si mes honorables amis de Montcalm et de Bonaventure y étaient aussi intéressées qu'ils le paraissent, ils auraient pu du moins attirer mon attention là-dessus depuis quatre ou cinq mois. Je puis dire à mon honorable ami de Bonaventure qu'il n'y a pas, de l'autre côté de la Chambre, un seul homme qui, s'il voulait avoir quelque chose, l'obtiendrait plus facilement de ma part qu'il ne l'obtiendrait lui-même, et je puis lui promettre, à lui et à mon honorable ami de Montcalm, qu'ils pourront en tout temps obtenir une considération loyale, sous tous les rapports, en fait d'édifices publics ou d'autres choses en tant qu'il s'agit de l'administration des Travaux publics.

M. MARCIL: Je dois rendre à mon honorable ami le ministre, la justice de dire que l'item relatif à New-Carlisle a été biffé des estimations à la dernière session, avant qu'il fut ministre des Travaux publics, mais il n'est jamais trop tard pour s'amender et j'espère qu'il insérera de nouveau cet item.

M. TOBIN: A-t-on adjugé l'entreprise de l'édifice public à Weedon, et dans ce cas, quels sont les entrepreneurs?

M. ROGERS: Non, l'entreprise n'a pas encore été adjugée.

M. TOBIN: Je vois dans le budget supplémentaire $10,000 pour un édifice public à D'Israëli. Mon sous-ministre m'informe qu'on n'y a pas encore acheté de terrain, mais il m'est impossible de me rappeler, de mémoire tous les item. Lorsque nous en arriverons à cet item dans le budget supplémentaire, je serai heureux de fournir les renseignements.

Gaspé, édifice public, $6,000.

M. MARCIL: A combien estime-t-on le coût de l'édifice en cet endroit?

M. ROGERS: Environ $18,000.

M. LEMIEUX: Avez-vous acquis là un emplacement, et dans ce cas de qui l'avez-vous acheté et à quel prix?

M. ROGERS: Un emplacement a été acheté du révérend Père Gauthier au prix de $500.

Jeune Lorette—édifice public, $10,000.

M. LEMIEUX: Si deux édifices ont été biffés dans les crédits pour les comtés représentés par mes honorables amis, le ministre des Postes a pris les montants pour deux édifices dans son propre comté. Je ne le lui reproche pas, mais il se sert si copieusement qu'il devrait rendre justice aux comtés libéraux.

M. McKENZIE: Le ministre peut-il nous donner une idée de la somme d'argent qu'il y a dans ces estimations pour dépôts d'armes appartenant au ministère de la Milice en général, y compris le budget supplémentaire?

M. ROGERS: Nous n'avons pas encore additionné le tout, mais j'aurai le total pour la Chambre lorsque nous nous occuperons du budget supplémentaire.

M. LEMIEUX: A-t-on acheté un emplacement à Louisville?

M. ROGERS: Oui.

M. LEMIEUX: De qui?

M. ROGERS: William Laurent.

M. LEMIEUX: A quel prix?

M. ROGERS: $2,700.

M. McKENZIE: Je dois dire que j'avais dans l'esprit le budget supplémentaire en même temps que le budget principal.

M. ROGERS: Nous aurons les renseignements lorsque nous en viendrons au budget supplémentaire, et nous pourrons comprendre le tout.

Maisonneuve—station postale "M" Montréal, $30,600.

M. LEMIEUX: Je suppose que les plans sont prêts pour ceci et qu'on a demandé des soumissions.

M. ROGERS: On est à préparer les plans.

M. LEMIEUX: Je suppose qu'on a acheté un emplacement.

M. ROGERS: C'est une affaire à négocier avec la municipalité. Le Gouvernement a acquis une partie de l'emplacement et la municipalité veut avoir un certain changement. La question est maintenant à l'étude.

M. LEMIEUX: J'insisterai auprès du ministre pour qu'il se rende à la demande de la municipalité. Maisonneuve est une ville qui grandit rapidement. Elle a augmenté merveilleusement depuis dix ans, et elle est en train de devenir l'un des grands centres industriels du Canada. Le maire et les échevins de la municipalité ont certaines vues au sujet de l'emplacement de l'Hôtel des postes. L'ancien Gouvernement a choisi un emplacement pas trop éloigné de l'hôtel de ville, mais les conditions changent si rapidement dans cette région que ce qui était central hier ne l'est plus aujourd'hui. Je demanderai au ministre de se conformer autant que possible aux vues de la municipalité.

M. ROGERS: Elle a présenté ses plans l'autre jour.

M. LEMIEUX: Vous êtes maintenant en pourparlers?

M. ROGERS: Oui.

Matane, édifice public, $15,000 .

M. PROULX: Quelle est la population de Matane?

M. ROGERS: Un peu plus de 2,000.

M. MARCIL: Quel est le coût de l'édifice?

M. ROGERS: $15,000.

Montréal—station postale de l'est "C" $50,000.

M. MARTIN (Sainte-Marie): Le ministre a-t-il l'intention de mettre une horloge sur cet édifice?

M. ROGERS: Il y aura une horloge.

M. LEMIEUX: L'ancien gouvernement avait entrepris de donner à la partie-est de Montréal un bureau de poste qui est situé dans la division de Sainte-Marie. Il y a cinq ou six ans les autorités postales ont fait une inspection, de concert avec les officiers du ministère des Travaux publics et l'on a fait un choix dans le collège électoral représenté par mon honorable ami. L'édifice fait honneur au Gouvernement, à la ville de Montréal et aussi à mon honorable ami, car il a eu beaucoup de difficulté à l'obtenir de l'ancien gouvernement. Je veux dire un mot en faveur de la division Saint-Jacques. Comme l'honorable ministre le sait, la ville de Montréal s'agrandit à pas de géant. Elle aura bientôt une population de 700,000 âmes. Il y a un hôtel des postes à Maisonneuve, un à Hochelaga, qui est l'un des quartiers de la ville, et un à Sainte-Marie. Tous sont pour l'est et couvrent une grande étendue. Puis il y a le quartier très populeux de Saint Jacques qui est la partie la plus riche de Montréal-est. La population de ce quartier a augmenté considérablement et à même l'ancien quartier Saint-Jacques, on a taillé plusieurs des divisions municipales de la ville de Montréal. Des gens influents, appartenant aux deux partis politiques, ont envoyé au Gouvernement une requête demandant une station postale. Pendant que la station postale de Sainte-Marie était en voie de construction, nous avons décidé d'avoir une station postale rue Amherst. Elle était complètement aménagée au point de vue postal mais, lors de l'ouverture du nouvel hôtel des postes de Sainte-Marie, l'ordre est venu d'Ottawa de fermer la station postale de la rue Amherst. On a fait à ce sujet un tel brouhaha que le ministère des Postes a été obligé de rouvrir cette station postale, mais elle ne suffit pas aux besoins de ce district. Il vous faudra construire dans la division Saint-Jacques une station postale comme celle que vous avez construite dans Sainte-Marie. Les gens de Saint-Jacques n'iront pas à Sainte-Marie parce que c'est trop loin et il leur faut aller jusqu'à l'hôtel central des postes, à Montréal, ce qui est encore à une distance assez considérable. Au-delà de la rue Bleury sur la rue Sainte-Catherine à l'ouest de la rue Peel, vous avez trois ou quatre stations postales et vous songez à en construire d'autres. Je crois que la simple justice exigerait que la plus grande et la plus riche division de Montréal-est eût une station postale. Aujourd'hui l'idée n'est pas d'avoir d'aussi grands hôtels des postes dans les grandes villes. Il y a un hôtel des postes central qui est assez grand, mais afin de répartir le travail plus économiquement et plus rapidement, le principe qui prévaut dans les affaires postales consiste à ériger des bureaux dans les banlieues. Je demanderai à mon honorable ami de voir à cela et de donner aux gens de Montréal-est ce qu'il méritent d'avoir. Le

conseil municipal de Montréal, les citoyens de Montréal, sans distinction de partis politiques, et les autorités postales de Montréal sont tous en faveur de cette mesure. Nous avons commis une grave erreur il y a quelques années lorsque nous nous sommes bornés à faire des changements dans l'hôtel central des postes à Montréal.

Mon honorable ami se rappellera que nous avions un édifice, rue Saint-Jacques, voisin de la Banque de Montréal, et que nous avons décidé d'acheter l'édifice de la "Gazette". Nous avons cru alors que cela suffirait pour de longues années à venir. La plus haute autorité postale à Montréal est M. Gaboury, le nouveau surintendant, et il déclare que l'hôtel central des postes, avec ses allonges, est déjà trop petit, et qu'il est encore rapetissé par le fait qu'il est encombré par l'installation dans cet édifice de plusieurs autres ministères publics à Montréal. Je vois par exemple que l'agence de la Marine à Montréal a été transportée de l'édifice Boyer, rue des Commissaires, à l'Hôtel des Postes central. L'agence de la Marine à Montréal est toute une institution, et comme le commerce du port de Montréal augmente, elle prendra plus d'espace d'année en année et encombrera de plus en plus le bureau de poste. Le programme actuellement suivi dans toutes les grandes villes, non seulement sur ce continent mais encore en Europe, consiste à répartir le travail postal entre diverses succursales. J'espère que mon honorable ami verra à ce que la division la plus riche et la plus importante de la partie est de Montréal soit pourvue d'une station postale.

M. L. A. LAPOINTE (Saint-Jacques Montréal (texte): Monsieur le président, je concours pleinement dans les remarques que vient de faire l'honorable député de Rouville; il a mis clairement la situation devant la Chambre. La division Saint-Jacques est une division plus ou moins commerciale, puisque la rue Sainte-Catherine, qui est la rue principale du commerce, la traverse dans son entier.

Cette division est dans la nécessité d'avoir un service postal à sa portée. Depuis quelque temps, nous avons un service postal temporaire sur la rue Amherst. L'honorable ministre des Postes a cru devoir fermer ce bureau temporaire. Sur une interpellation que j'ai faite ici, il m'a répondu qu'il rouvrirait immédiatement ce bureau de poste, et a ajouté qu'il ne le rouvrirait que temporairement, parce qu'il était à étudier l'établissement d'un bureau de poste général pour la division Saint-Jacques.

Je dois ajouter qu'il y a une distance très considérable entre le bureau de poste de la rue Plessis, près de la rue Sainte-Catherine, et le bureau de poste de la rue Sainte-Catherine-ouest, près de la rue Université.

M. LEMIEUX.

Le Gouvernement comprendra—et le ministre des Postes surtout qui connaît parfaitement Montréal—verra la nécessité de construire dans le centre de la ville, près de la rue Saint-Denis,—qui est la ligne de séparation entre la division Saint-Jacques et la division Saint-Laurent—un bureau de poste pour desservir cette région.

Pour appuyer ce que je viens de dire, on me permettra de citer ce que disait M. L. J. Gaboury, l'inspecteur des postes, dans une entrevue rapportée dans la "Patrie" du 25 avril 1913. Il fait des déclarations qui semblent rassurantes:

Nous avons actuellement, dit-il, cinq bureaux où se fait le service complet comme au bureau-chef de la rue Saint-Jacques. Ces bureaux sont: la station postale B, rue Sainte-Catherine-ouest; la station C, rue Amherst, qui sera bientôt remplacée par le bureau de la rue Plessis, en construction; la station D, rue Centre, et la station E, au Mile-End. Du service dans la partie ouest, a-t-il ajouté, je préfère ne rien dire, mais je vous laisserai savoir que j'ai transmis au ministère, avec un rapport, les plaintes qui ont paru depuis quelques jours à ce sujet dans plusieurs journaux de Montréal.

Quant à la rumeur à l'effet que le Gouvernement avait l'intention de fermer la succursale B, lorsque le nouvel édifice, à l'angle de la rue Bishop, serait terminé, M. Gaboury en fait bon compte. Le Gouvernement au contraire agrandira cette succursale, pour répondre aux désirs du commerce de cette partie de la ville, qui a fait parvenir à ce sujet au département de nombreuses et pressantes requêtes. Il est de fait, dit M. Gaboury, que la station B rend d'inappréciables services et qu'elle contribue beaucoup à l'efficacite générale de l'organisation des postes. Ainsi, en une seule journée, on n'a pas compté moins de trois mille personnes qui s'y sont présentées aux différents guichets. Rien de démontre mieux l'utilité de ce bureau que la foule qui y afflue constamment. Il serait impossible d'exiger que toute cette clientèle, composée principalement d'hommes d'affaires, soit tenue d'aller au bureau de la rue Saint-Jacques, qui suffit du reste difficilement à desservir le centre de la ville.

Je dois dire que depuis quelque temps, il s'est élevé dans les journaux une polémique assez acerbe à l'égard de ce bureau de poste. Mais, si on laisse de côté ces paroles acerbes, tous sont d'accord sur la nécessité d'avoir un nouveau bureau de poste dans les limites que je viens d'indiquer. Cela est tellement vrai, que M. Gaboury continue à nous le dire en faisant la comparaison des bureaux de poste que l'on parlait de fermer. Il déclare que pour la partie est, la nécessité dans le moment est plus grande et exige un bureau plus grand que celui qu'on parlait de fermer.

D'après cette opinion de M. Gaboury, il prétend qu'en comparant la nécessité de la station B, il est facile de déduire ce qu'il pense,—sans en trop rien dire à d'autres qu'à ses chefs,—du service de la par-

tie est de Montréal. Il est convaincu qu'il faut absolument une nouvelle station postale dans cet arrondissement.

Je n'ai rien à ajouter de plus si ce n'est qu'à remercier le ministre des Postes d'avoir immédiatement, à ma demande, rouvert le bureau de poste de la rue Amherst, et si j'interprète bien ses paroles, que j'ai citées du "Hansard", la rouverture de ce bureau n'a été faite qu'en attendant que quelque chose de permanent soit fait.

Je crois que le Gouvernement pourrait immédiatement mettre à l'étude la nécessité de construire un nouveau bureau de poste dans l'arrondissement dont je viens de parler.

M. ROGERS: Je dirai en réponse à mon honorable ami de Montréal-Saint-Jacques que les affaires dont il parle seront l'objet d'une étude très attentive. Mais je ne sache pas que l'honorable député de Saint-Jacques ait fait des représentations au ministère au sujet du bureau dont il parle. S'il veut consulter les estimations, il verra que nous avons pourvu à la construction de six ou sept nouvelles stations de poste à Montréal, et s'il veut en avoir une autre à l'endroit qui l'intéresse particulièrement, j'imagine qu'il n'aura pas longtemps à attendre, car je suis tout à fait d'accord avec mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux), quant à la nécessité de fournir à une ville de cette importance, autant de stations postales que possible pour la commodité des citoyens.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il de rectifier une fausse impression qu'il a donnée au comité en déclarant que mon honorable ami de Saint-Jacques (M. Lapointe) n'a pas fait de représentations au ministères des Travaux publics? Lorsque l'on demande un bureau de poste, il faut s'adresser au ministre des Postes et celui-ci doit consulter le ministres des Travaux publics.

M. ROGERS: Je serai heureux d'en conférer avec le ministère des Postes.

Montréal.—Hôtel général des Postes, $125,000.

M. LEMIEUX: Est-ce que ces travaux seront bientôt achevés??

M. ROGERS: Nous espérons qu'ils seront achevés d'ici à deux mois.

M. LEMIEUX: Je suis très heureux que le ministre ait nommé M. Marchand, l'architecte, pour surveiller les travaux, car, comme le sait mon honorable ami de Chambly-Verchères, M Marchand est certainement l'architecte le plus en vue de Montréal.

M. RAINVILLE: C'est un homme très compétent.

M. LEMIEUX: Je crois que, dans un avenir peu éloigné, il faudra que le ministre trouve un autre emplacement pour un hôtel des Postes central à Montréal. Il y a déjà encombrement des affaires en cet endroit.

Montréal.—Nouvel édifice du revenu de l'Intérieur, $120,000.

M. LEMIEUX: J'espère que le ministre ne démolira pas l'ancien édifice du Revenu de l'intérieur, car c'est un des monuments historiques de Montréal.

M. ROGERS: Nous n'avons pas encore étudié cette question.

M. LEMIEUX: Il est situé Place Royale, où la première cérémonie religieuse a été célébrée par les Français lorsqu'ils ont découvert Montréal. L'édifice même est historique, et ce serait une honte que de le démolir.

Montréal—nouvelles casernes, $100,000.

M. LEMIEUX: Personnellement, il me ferait plaisir de voir des parades et des exercices militaires au Parc Lafontaine, mais si vous construisez là des casernes vous allez détériorer ce beau parc. J'espère qu'on n'a pas l'intention de le faire.

M. MARTIN (Sainte-Marie, Montréal): Monsieur le président, je désire savoir de l'honorable ministre, si l'on a choisi l'endroit où seront érigées ces casernes?

Saint-Gabriel de Brandon—édifice public, $10,000.

M. LEMIEUX: A-t-on acheté un emplacement? De qui et à quel prix?

M. ROGERS: De J H. Michaud. Nous avons payé $2,000 pour l'emplacement.

Saint-Laurent—édifice public, $25,000.

M. LAFORTUNE: De qui cet emplacement a-t-il été acheté et à quel prix?

M. ROGERS: C'est un renouvellement de crédit. Je n'ai pas pour le moment les renseignements et ne puis dire de qui on l'a acheté.

M. LAFORTUNE: Le ministre nous donnera-t-il cela plus tard?

M. ROGERS: Je serai heureux de le faire.

M. LAFORTUNE: A-t-on demandé des soumissions?

M. ROGERS: Oui, trois.

M. LAFORTUNE: A-t-on accepté la plus basse, ou la plus haute?

M. ROGERS: La plus basse, $24,950.

M. LAFORTUNE: Combien coûtera l'édifice?

M. ROGERS: Environ $35,000.

Sainte-Thérèse—édifice public, $20,000.

M. LEMIEUX: A-t-on acheté l'emplacement?

M. NANTEL: L'emplacement a été acheté par vous-même.

M. LEMIEUX: Est-ce le même emplacement?

M. NANTEL: Non.

M. LEMIEUX: A-t-on mis de côté l'ancien emplacement pour en acheter un nouveau?

M. NANTEL: C'est près de l'église.

M. LEMIEUX: Qu'est devenu l'ancien emplacement?

M. NANTEL: Il a été vendu.

M. LEMIEUX: A quel prix et combien payez-vous pour le nouvel emplacement près de l'église, pour l'érection?

M. ROGERS: Nous avons vendu certaines parties de l'emplacement pour $3,000 et $3,600. L'emplacement acheté a coûté $5,000.

Saint-Sauveur de Québec—bureau de poste, $10,000.

M. LEMIEUX: Quel est le chiffre des recettes de ce bureau de poste?

M. ROGERS: $4,390.

Les Trois-Rivières—bâtiment civil neuf, $70,000.

M. BELAND: A-t-on adjugé l'entreprise?

M. ROGERS: Pas encore.

M. BELAND: A-t-on demandé des soumissions?

M. ROGERS: On a demandé des soumissions, mais l'entreprise n'est pas adjugée. Il s'était glissé dans la confection des plans quelque erreur que nos faisons rectifier. Nous demanderons de nouvelles soumissions, ces jours-ci.

M. BELAND: Quand a-t-on constaté l'erreur en question?

M. ROGERS: Lorsque le département confie la rédaction des projets à un architecte local qui n'est pas au courant de la construction des bâtiments civils, il se crée bien des embarras. Voilà pourquoi, comme je l'ai dit ce matin, nous tâchons autant que possible, de faire dresser les plans ici même; car à notre avis, les architectes ministériels qui sont bien au courant de la construction de nos bâtiments civils sont moins exposés à faire erreur. Les plans de ce bâtiment civil des Trois-Rivières ont été dressés par un architecte de cette ville, et il l'a fait sans égard à l'économie.

M. BELAND: J'étais de passage aux Trois-Rivières, il y a trois semaines, et on y a l'idée que le ministère a refusé l'offre du concurrent qui s'est chargé des travaux au moindre prix, parce que c'est un adversaire politique du ministre.

M. ROGERS: On se trompe à cet égard aux Trois-Rivières.

M. BELAND: Ce n'est pas mon avis.

(Il est fait rapport de l'état des travaux.)

M. LEMIEUX: Je ferai observer au ministre qui dirige le débat qu'il y a deux ou trois bills importants inscrits au nom du ministre des Postes. Voilà plusieurs jours que le ministre n'a pas fait acte de présence ici; on m'a informé qu'il avait démissionné, et le ministre qui dirige le débat pourrait peut-être m'éclairer à cet égard, et nous dire si le Gouvernement a l'intention de poursuivre la délibération des bills relatifs au service des colis postaux, à la télégraphie sans fil et aux appointements des facteurs.

M. ROGERS: Le ministre des Postes n'est pas bien portant depuis quelques jours, mais il sera ici demain même, m'informe-t-on. Je lui ai parlé de ces questions-là mêmes, vu que le chef de l'opposition a demandé quelles mesures viendraient en discussion d'ici à la fin de la session, et le ministre des Postes sera probablement en mesure de donner lui-même la réponse, demain. Je donnerai à l'honorable député les renseignements désirés, dès que le ministre des Postes sera de retour.

(La Chambre lève sa séance à minuit et demi, jeudi.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Jeudi, 29 mai 1913.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

PONT SUR L'OTTAWA.

*M. BOYER demande:

Le Gouvernement a-t-il reçu communication officielle du gouvernement de Québec, par quelqu'un de ses ministres, que ce gouvernement serait disposé à construire un pont sur l'Ottawa entre les rives de Vaudreuil et l'île Perrot au cas où le gouvernement fédéral se chargerait de la construction d'un autre pont entre les rives de l'île Perrot et Sainte-Anne de Bellevue?

M. ROGERS: Le Gouvernement n'a reçu aucune communication officielle des autorités provinciales de Québec.

J. K. SMITH.

M. THOMPSON (Qu'Appelle) demande:

1. Jacob K. Smith, a-t-il été employé par le département des Terres fédérales à Swift-Current?
2. Quand a commencé cet emploi?
3. Est-il encore employé par le gouvernement?
ç. Est-il à la connaissance du Gouvernement que l'on dit que ledit Jacob K. Smith, peu de temps avant le commencement de son emploi par le gouvernement, a été trouvé coupable de faux et condamné à l'emprisonnement dans la prison de Régina?

M. CROTHERS:

1. Oui.
2. 26 septembre 1912.
3. Oui.
4. Non.

EDIFICE DE L'IMMIGRATION A MOOSE-JAW.

M. DOUGLAS demande:

1. Quand a été construit le présent édifice affecté à l'immigration à Moosejaw?
2. Combien d'immigrants ont pu être logés dans ledit édifice?
3. Ledit édifice a-t-il jamais été insuffisant pour loger les immigrants qui désiraient y avoir accès?
4. Quel nombre d'immigrants a pu y trouver place au cours de l'année civile 1912?

M. CROTHERS:

1. En 1909.
2. De 5 à 80 personnes à la fois.
3. Le département n'a jamais reçu de plaintes à ce sujet et n'est pas informé que ledit édifice soit insuffisant.
4. 615 personnes.

BRISE-LAMES DES TROIS-PISTOLES.

M. GAUVREAU demande:

1. Combien de personnes ont travaillé pour le département des Travaux publics aux travaux de quai ou de brise-lames aux Trois-Pistoles, durant l'été de 1912?
2. Qui sont-elles?
3. Quel montant chacune d'elles a reçu?
4. Et pendant combien de jours ont-elles travaillé chacune?
5. Quels ont été les fournisseurs du bois et du fer, et pour quel montant chacun?

M. ROGERS:

1, 2 et 3.

Réparations au brise-lames.

	Juin, du 11 au 30.	Juillet.	Août.
Contremaître, $2 par j.:			
Julien Rioux	$42.50	$67.50	$52.50
Menuisier, $2 par j.:			
John Dumas	10.50		
Menuisiers, $1.75 par j.:			
Francis Pelletier	27.13	43.31	5.25
Alphonse Beaubien	21.00	44.19	4.82
Magloire Rioux	17.50	43.31	4.13
			22.75
Joseph Roussel	.....	31.50	
Journaliers, $1.50 par j.:			
Joseph Dionne	23.25	38.62	28.50
Edmond Levesque	24.75	37.50	29.62
J. B. Laroque	23.25	36.75	22.88
Louis Rioux	24.75	38.25	30.00
Solomon Dion	21.00	30.75	
Noël Rioux	19.50	36.75	28.88
Ls. Paul Raymond	12.00	38.62	6.00
Joseph Rioux	9.00	38.25	26.63
Albert Dumas	23.25	39.00	31.13
Jules Charest	7.50	.....	
A. Proulx	1.50	.....	
C. Eugène Jean	16.50	16.50	
Pierre Paradis	24.75	36.37	30.38
Ferdinand Paul	.....	34.50	4.50
Thomas Rioux	.....	20.63	25.13
Charles Levesque	.....	.....	5.63
Joseph Lepage	.....	.....	16.50
Charretiers, $2 par j.:			
Alphonse Charest	30.00	51.50	7.00
Joseph Bérubé	31.00	50.00	37.00
Joseph Rioux	30.00	50.50	37.00
Thomas D'Amour	12.00	49.00	5.50
Julien Rioux	.....	7.00	9.50
Jean Leblanc	.....	38.50	7.00
Joseph Bélanger	.....	.....	28.00
Ls. Joseph Belzil	.....	.....	24.50
L. d'un canot, 17 j. à 25c.:			
Julien Rioux	4.25	.....	
	$456.88	$918.80	$530.73

4.

J. B. Deschenes	$ 888.71
Willie Leclerc	1,189.97

1, 2 et 3.

Débarcadère.

Gardien, à $2 par jour:	
Jos. Masse	$267 50
Menuisier en chef, $2.25 par jour:	
Auguste Lavoie	236 25
Menuisiers, à $2 par jour:	
Louis Beaubien	189 50
Achille Bélanger	193 50
Majorique Levesque	157 50
Jean Damour	155 50
Gonzague Renouf	95 00
Jos. Rioux (fils de J. B.)	153 50
Angée Proulx	151 50
John Dumas	181 50
Wilfrid Renouf	5 00
Lazare Roy	92 00
Michel Parent	22 00
Menuisiers, à $1.75 par jour:	
Louis Belzil	128 62
Alfred Bélanger	42 00
Pierre Desjardins	49 87
Journalier, à $1.50 par jour:	
Ernest Boucher	140 62
Journalier, à $1.25 par jour:	
Charles Boucher	107 17
Journaliers, à $1.50 par jour:	
Alfred Rioux	132 37
Alphonse Rioux	100 87
Jonas Rioux	109 87
Théophile Paradis	118 87
Michel Dumas	142 87
Joseph Dumas	130 12
Charles Levesque	49 50
Jos. Rioux (fils Ludger)	16 50
Adam St. Laurent	109 87
Magloire Carrier	63 75
Frs. Dumais	1 50
Derilla Rousseau	94 87

Anselme Rioux	139 12
Joseph Pelletier	46 50
Joseph Lepage	39 00
Chas. Rioux (gardien de nuit) à $1.75	180 25
Charretiers, à $3 par jour:	
Joseph Leveque	296 25
Ls. Jos. Belzil	77 25
Charretiers, à $2.00 par jour:	
Xavier Levecque	172 50
Ernest Côté	109 50
Théophile Côté	77 50
Frs. Damour	50 00
Ernest Boucher	120 50
Joseph Bélanger	98 00
Frs. Dumais	44 00
Jean Leblanc	18 00
George Belisle	95 50
Théodore Damour	44 00
Ferdinand Rioux	58 50
Thomas Damour	5 00
Joseph Bérubé	34 00
Joseph Rioux	14 00
Total	$5,158 86
J. B. Deschesnes, ferronnerie	$ 50 59
Aug. C. Lavoie, ferronnerie	22 30
Willie Leclaire, ferronnerie et bois de service	242 82
L. P. Renouf, ferronnerie	5 54
Joseph Rioux, ferronnerie	38 36
L. P. Rioux, bois de service	1 56
Mme Johnny Rousseau, ferronnerie	13 54
	$374 71

BUREAU DE POSTE DE VICTORIA.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement est-il encore propriétaire de l'ancien bureau de poste à Victoria (C.-A.)?

2. Si cet édifice est loué, quels sont les noms des locataires, le montant du loyer et la date de l'expiration des baux?

3. Quel est le fonctionnaire local en charge de cette propriété?

4. Quelques-uns des logements sont-ils maintenant vacants?

5. A mesure que les baux expireront et que ces logements deviendront vacants des soumissions publiques seront-elles demandées?

6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de se défaire de cette propriété?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Loué à :

	Par mois.
Richard Hall	$ 3
W. H. Price	100
McKillop et O'Brien	150
P. R. Pomfret	8
G. H. Larrigan	40
Fullbrooks-Sayer Co	120
C. H Bowes	135
Eglise Unitarienne	30
P. J. Pearson	10

Locataires au mois.

3. William Henderson.

4, 5 et 6. Non.

LA BANQUE INTERNATIONALE.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le conseil du trésor a-t-il émis un certificat autorisant le transfert de l'actif et du passif de la banque Internationale du Canada à la Home Bank?

2. Quelles sont les conditions de ce transfert?

3. Le ministre des Finances déposera-t-il sur la table de la Chambre tous les documents concernant cette question avant la fin de la session?

M. WHITE: Il me semble que l'honorable député devrait demander le dépôt d'un rapport pour obtenir les renseignements qu'il demande, mais je veux bien lui venir en aide. J'ai donné des instructions au département, pour qu'il soit fait des copies des documents demandés, afin qu'elles puissent être déposées sur le bureau de la Chambre avant la fin de la session.

(La question reste en suspens, comme avis de motion.)

M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire une enquête au sujet des causes pour lesquelles la banque Internationale du Canada a cessé ses opérations?

2. Des représentations ont-elles été faite au gouvernement par les actionnaires français de cette banque?

M. WHITE:

1. Non.

2. Non. Je supposee que mon honorable ami veut parler des représentations faites par les actionnaires français au sujet de la fermeture des portes de la banque Internationale du Canada. Nous n'avons pas reçu de ces derniers de communication à cet effet. Il y a quelques jours, j'ai reçu une communication d'une nature confidentielle d'un représentant des actionnaires français relativement au second appel de versement.

DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES DE TIMBRES.

M. LEMIEUX demande:

Achat de timbres et expédition de lettres par le moyen d'un seul et même appareil.

Innovation adoptée par le département des Postes, le dernier mot en fait de boîtes postales.

Le ministère des Postes vient de conclure avec la Dominion of Canada Postage Stamp Vending Company, Limited, de Toronto, un marché qui promet être d'un grand avantage et d'une grande importance pour le public canadien.

D'après les conditions du marché, la compagnie s'engage sans qu'il n'en coûte rien au ministère, d'installer des boîtes sur poteau d'un joli dessin, les poteaux devant être placés au coin des rues et sur les places publiques. Cette boîte sur poteau aura un compartiment pour la vente des timbres, et un réceptacle pour recevoir les lettres à expédier. En d'autres termes, un personne pourra au même point sur la rue acheter un timbre et déposer sa lettre sans avoir à chercher une boîte à lettres.

Tout se fait au même point. Cette boîte est l'invention de ce genre la plus récente, et,

évidemment, c'est ce qu'il peut y avoir de mieux en fait de machines distributrices de timbres. Les poteaux ou supports sont cylindriques, de belle apparence, et ont environ huit pieds de hauteur. Sur le sommet de ron huit pieds de hauteur. Sur le sommet de l'appareil, les noms des rues seront en évidence. Avec les lumières qui y brilleront la nuit, ces poteaux seraient un ornement des plus utiles dans les rues de toute ville bien organisée.

La compagnie se propose de commencer ces travaux immédiatement et d'installer ces boîtes sur poteaux partout dans le pays.

2. Quelles sont les conditions exactes de l'entreprise?

M. ROGERS: En suspens.

M. LEMIEUX: Si on me le permet, je puis expliquer le but que je veux atteindre, en posant cette question. Je tiens simplement à signaler aux ministres l'inopportunité qu'il y aurait d'établir un système de boîtes postales distributrices de timbres et portant une annonce commerciale quelconque. Le nom et les armes de Sa Majesté le Roi paraissent sur ces boîtes. A mon sens, ce serait manquer d'égard envers la Couronne, si l'on permettait à une compagnie particulière d'annonceer ses produits sur ces boîtes. Je ne m'oppose pas au système des boîtes distributrices de timbres, mais nulle maison particulière ne devrait obtenir la permission de se servir de ces boîtes pour des fins de réclame, étant donné que les armoiries et le nom du Roi s'y trouvent peints.

M. l'ORATEUR: Le règlement interdit tout commentaire sur une question.

INTERCOLONIAL—RECETTES DES SERVICES DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES.

M. BOULAY demande:

1. Combien a rapporté à l'Intercolonial le service de transport des voyageurs, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1912?

2. Combien l'Intercolonial a-t-il retiré du service de transport des marchandises, au cours du même laps de temps?

M. ROGERS:

1. Du service de transport des voyageurs, $3,438,447.32.

2. Pour le transport des marchandises, $8,028,760.13.

BOUEES DANS LA RIVIERE BONAVENTURE.

M. MARCIL demande:

1. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il ordonné la pose de bouées dans le chenal de la rivière Bonaventure, province de Québec?

2. Dans l'affirmative, quel nombre de bouées a été mis en place et par qui et à quelles conditions?

M. HAZEN:

1. Oui, il y a des conventions à cette fin.

2. Quelques bouées seulement ont été mises en place.

Jusqu'à ce jour, les entrepreneurs durent attendre l'arrivée de nouvelles chaînes d'amarrage avant d'installer le reste de ces balises. Les entrepreneurs sont: Polycarpe Babin qui entretient huit bouées-balises, dans la rivière Bonaventure et à l'entrée du port; Bonaventure Babin qui a soin de deux bouées coniques, en acier, dans la rivière Bonaventure et Edouard Poirier qui installe et entretient une bouée conique en acier installée en face de l'église de Bonaventure. Les montants respectifs représentés par ces entreprises et par année sont ceux de $50, de $30 et de $35.

EPIPHANE NADEAU.

M. MICHAUD demande:

1. Pour quel motif, Epiphane Nadeau, agent d'immigration à Saint-Léonard, (N.-B.), a-t-il été destitué?

2. Qui a demandé sa destitution?

3. Qui a recommandé la nomination de Fred. A. Roy en qualité d'agent d'immigration pour remplir la vacance causée par le renvoi dudit Epiphane Nadeau?

M. CROTHERS:

1. Pour ingérence politique.

2. Personne.

3. Le ministre.

DEPOT D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES JUGES.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) propose que la Chambre se forme en comité, demain, pour la discussion du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de modifier la loi des juges, chapitre 138 des Statuts Revisés de 1906, et d'édicter ainsi qu'il suit:

(a) Le juge auquel est assigné le district de Beauharnois et qui doit résider à Montréal recevra (à condition qu'il acomplisse les fonctions de sa charge judiciaire à Montréal lorsque sa présence n'est pas requise dans son district) des appointements de $7,000 par année;

b) Création d'un emploi de juge de la cour d'appel dans la Colombie-Anglaise, avec appointements de $7,000 par année;

c) Création d'un emploi de juge puîné de la cour Suprême de la Colmbie-Anglaise, avec appointements de $6,000 par année;

d) Création d'un emploi de juge de cour de district de la province d'Ontario, avec appointements de $3,000 par année;

e) Création d'un emploi de juge de cour de comté de la province du Manitoba, avec appointements de $3,000 par année;

f) Création d'un emploi de juge junior de cour de comté de la province de la Colombie-Anglaise, avec appointements de $3,000 par année;

g) Création de quatre emplois de juges de cour de district de la province de la Saskatchewan, avec appointements de $3,000 par année chacun;

h) Sauf dans les cas où ils ont droit à des appointements plus considérables, les juges et les juges junior des cours de comté et des cours de district recevront des appointements de $3,000 chacun par année, à compter de leur nomination.

i) Création d'un emploi de juge de cour de circuit du district de Montréal, avec appointements de $3,000 par année.

j) Chaque fois qu'un juge a droit à une allocation pour frais de déplacement de six dollars, par jour, pour siéger en audience ou en chambre, sous le régime des dispositions de l'article 19 de ladite loi, il lui sera alloué une somme supplémentaire de quatre dollars pour chaque jour qu'il aura ainsi siégé, s'il remplit cette fonction en tout endroit qui soit une cité.

k) A chaque juge d'une cour de comté qui, ayant atteint l'âge de 75 ans, est mis à sa retraite d'une manière obligatoire, et à tout juge qui, ayant exercé les fonctions judiciaires durant une période de 30 ans, ou plus, est mis à la retraite d'une manière obligatoire ou démissionne, il peut être accordé une annuité égale aux appointements qu'il recevait lors de sa mise à la retraite ou de sa démission.

l) Les dispositions relatives aux annuités régies par les articles 24 et 25 de ladite loi qui s'appliqueront aux juges de la cour de circuit du district de Montréal.

—Monsieur l'Orateur, si on me le permet, je dirai que, à mon sens, il sera nécessaire de voter un crédit de $7,000, en outre des montants mentionnés ici, pour acquitter le traitement d'un juge en chef suppléant de la cour suprême du Nouveau-Brunswick. Cette procédure nous permettra de débattre cette question, sans autre avis donné au préalable, et je demande qu'on ajoute à ce projet de résolution un alinéa dans le sens que j'indique. Cela simplifierait la chose et la Chambre pourrait discuter ce projet de résolution.

M. l'ORATEUR: Il faudra donner un avis séparé, à cause de l'assentiment du Gouverneur général.

M. DOHERTY: En tant qu'il s'agit de l'assentiment de Son Excellence l'Administrateur, je puis dire que je lui ai mentionné l'affaire et qu'il a consenti au dépôt de ce projet de résolution.

(La motion est adoptée.)

LE SERVICE DES COLIS POSTAUX.

M. LEMIEUX: La rumeur persiste à dire que le ministre des Postes (M. Pelletier) a donné sa démission de membre du Gouvernement. Mais, qu'il ait démissionné ou non, je veux demander au chef du Gouvernement en cette Chambre quand se propose-t-il d'annoncer les funérailles du bill relarelatif aux colis postaux?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): La déclaration relative à la démission du ministre des Poste est parfaitement ridicule. L'honorable ministre a été malade depuis deux jours, mais il sera à son siège à trois heures, et il fournira tous les renseignements que veut avoir mon honorable ami relativement au bill de la poste aux colis.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemin de fer national transcontinental—Travaux de construction, $19,000,000.

M. CARVELL: Lorsqu'on a discuté cet item hier, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) et moi-même avons discuté la question au point de vue des travaux d'art, et il est probable que l'item eût été adopté sans beaucoup d'autre discussion, si l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) n'eût jugé à propos d'intercaler dans le débat ses vieux discours d'il y a trois ou quatre ans, alors qu'il trouvait à redire contre la classification. Tout membre de cette Chambre qui était ici de 1906 à 1911 se rappellera tous les anciens arguments démodés au sujet de la classification erronnée et malhonnête qui avait lieu sur le chemin de fer Transcontinental. L'honorable député de Saint-Antoine a dit, hier, qu'il y avait eu des classifications sympathiques, qui, si j'ai bien compris sa définition, étaient des classifications majorées dans le but de venir en aide aux entrepreneurs. Je préférerais que l'honorable député se servît d'une expression qui fût comprise par tout le monde, au lieu de se servir d'un terme qui rend l'idée sous une forme ambiguë. Si un ingénieur classifie une coupe autrement qu'elle ne devrait être classifiée, ce n'est pas une classification sympathique, mais une classification malhonnête; mon honorable ami affirme donc qu'une classification malhonnête a été cause que le coût du chemin de fer a dépassé ce qu'il prétend être l'estimation primitive. Il est vrai que jadis, l'ancien ministre des Finances a dit que, à son avis, ou d'après l'avis de ses ingénieurs, cette entreprise coûterait environ $56,000,000, et que d'après les relevés donnés hier par le ministre, elle coûtera $162,000,000. Mais nul ne sait mieux que l'honorable député de Saint-Antoine que cette déclaration a été faite avant le commencement des travaux, avant qu'on ait remué la terre et avant qu'on eut enlevé une seule verge cube de déblai. C'était évidemment une estimation basée, non sur une étude du pays, mais tout simplement sur le principe général contenu dans l'assertion. Vous pouvez construire une ligne à travers le Canada moyennant tant de mille piastres par mille, donc, cette ligne coûtera tant de millions. Lorsque les ingénieurs se sont mis à l'œuvre, ils ont constaté des difficultés plus grandes que celles qui avaient été prévues. Mais ce ne sont pas ces difficultés qui ont

eu pour résultat l'augmentation du coût de la ligne. C'est le fait que le gouvernement a entrepris de construire un chemin de fer comme on n'en avait pas encore construit, ni en Canada, ni en Amérique, une ligne qui n'aura jamais été égalée, sur un pareil parcours, dans aucune partie de l'univers.

Mon honorable ami a dit qu'il était allé avec une pelle et une pioche au Nouveau-Brunswick, tout comme il était allé dans l'Ouest avec son petit kodak, pour photographier des vues, puis s'était promené avec sa lenterne magique, s'efforçant de faire croire au peuple du Canada qu'il y avait quelque chose de louche relativement à l'administration des terres publiques au ministère de l'Intérieur. Cela ne l'a pas même fait entrer dans le cabinet, et maintenant, il se promène avec sa pioche et sa pelle pour voir s'il ne trouvera pas quelque chose dans le Transcontinental. C'est précisément l'interventiol de gens tels que mon honorable ami le député de Saint-Antoine, avec sa petite pioche, qui cause aujourd'hui toutes les difficultés sur le Transcontinental. Il dit qu'il a creusé dans la paroi d'une coupe et qu'il s'est convaincu qu'elle n'était pas convenablement classée. C'est précisément parce que les ingénieurs-inspecteurs du ministre font absolument la même chose que l'honorable député de Saint-Antoine, qu'il ne reçoit pas de leur part les rapports qu'il devrait recevoir. Mon honorable ami lui-même est suffisamment ingénieur, sans consulter personne autre, pour savoir que s'il va dans une tranchée après qu'elle a été exposée aux intempéries depuis trois ou quatre ans, il ne peut découvrir en faisant usage d'un petit pic, quelle était réellement la nature de la tranchée lorsqu'elle a d'abord été pratiquée. Il n'est pas difficile pour qui que ce soit de classer une tranchée pratiquée du haut en bas dans le roc vif, mais je ne crois pas que mon honorable ami le député de Saint-Antoine, en examinant une tranchée ordinaire au moyen d'une pioche, puisse dire si elle aurait pu être labourée avec un attelage de six chevaux. Il peut y avoir à la surface quelques pouces qui, ayant été exposés aux intempéries durant une période de quatre ans, puissent être entamés par la pioche et labourés avec un attelage de six chevaux, mais cela ne prouve pas qu'il en était ainsi lorsque la tranchée a été faite, et cela ne prouve pas que la tranchée aurait dû être classée comme étant composée de 50 p. 100 ou 30 p. 100 de roches détachées. Le meilleur ingénieur que mon honorable ami puisse envoyer là, ne possède pas les connaissances de l'homme qui était là quand les travaux ont été faits.

L'honorable ministre a entrepris de découvrir une énorme escroquerie relativement à cette affaire. Je n'ai aucun doute qu'un grand nombre de ses amis croient qu'il y a eu escroquerie, vu que nous ne dissimulons pas le fait que le coût de cette ligne a été beaucoup plus considérable qu'on ne l'avait d'abord estimé. Mon honorable ami a successivement envoyé là un grand nombre d'ingénieurs. Je n'ai pas une connaissance exacte de ce qui s'est passé à l'ouest de Québec, mais je puis dire à mon honorable ami qu'au moins une demi-douzaine de brigades topographiques ont parcouru le tracé à partir de Moncton en allant à l'ouest sur une distance de 200 ou 300 milles. Lorsqu'une brigade ne trouvait pas matière à un rapport contre l'administration, on envoyait là un grand nombre d'ingénieurs pour voir si l'on ne pourrait pas découvrir une escroquerie quelconque, mais ils n'ont pu en découvrir. N'ayant pu découvrir rien de répréhensible, afin de justifier leur existence, ces ingénieurs ont dû commencer à faire des économies de bouts de chandelles. Ils examinaient une tranchée et disaient: Si cela a été classé comme contenant 50 p. 100 de pierres détachées, nous allons le réduire à 45 p. 100. Ils ont fait cela sans la moindre raison, sans enquête et tout simplement pour justifier leur propre existence. L'honorable député de Saint-Antoine a tenté hier de nous faire croire que le Gouvernement épargnait des millions de piastres grâce à ses ingénieurs-inspecteurs—des ingénieurs qui n'ont pas même la délicatesse de travailler sous les ordres des fonctionnaires compétents; des ingénieurs qui agissent tout simplement comme entremetteurs; des hommes qui se promènent à l'insu de leurs supérieurs et qui font leurs rapports directement au commissaire ou au ministre; des hommes qui cherchent tout simplement le pot-aux-roses et ne peuvent le trouver.

Permettez-moi de vous donner le résultat de ce qu'ils ont fait dans le lot A. D'après le relevé donné à la Chambre par le ministre, le terrassement du lot A a coûté $8,319,000, défrichement, $158,000, fouissement, $98,000, ballast et ballastage, $508,000. Après avoir fait à ce sujet une enquête qui a dûré dix-huit mois, après avoir envoyé coup sur coup des ingénieurs pour examiner ces travaux afin d'y trouver quelque chose, mon honorable ami a pu retrancher environ $17,000 de l'entreprise n° 1. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je suis approximativement dans le vrai. Sur l'entreprise n° 2 ils n'ont pu rien retrancher. Sur les entreprises 3 et 4 qui étaient sous la même direction, ils ont retranché environ $25,000. Il y a plus que cela en litige, il y a quelques affaires de supplément, mais en tant qu'il s'agit des ingénieurs-inspecteurs, ils ont pu

opérer une réduction d'environ $25,000. L'entreprise n° 5 est celle dont a particulièrement parlé l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) comme ayant coûté tant d'argent, 32 milles de voie ayant coûté $120,000 par mille. Sur cette entreprise n° 5, on n'a pas retranché plus de $15,000 à $18,000, sur une entreprise de quatre millions. On a bien essayé, mais on n'a pu faire mieux.

Afin de démontrer au ministre que ce n'est pas là une question de travaux d'art, je vais dire ce qu'ils ont fait au sujet de l'entreprise n° 5. C'est celle qui a été réglée, et c'est pour cela que j'ai pu découvrir quelque chose à ce sujet. Ils ont commencé par retrancher $30,000 ou $35,000, et la compagnie leur a tout simplement signifié qu'elle ne s'y soumettrait pas, ou qu'ils avaient tort et qu'aucune décision de la part d'ingénieurs ne pouvait déclarer qu'ils avaient le droit de faire cette réduction. On a fait venir ici le gérant de cette compagnie, ou l'a traduit devant le tribunal de la chambre étoilée, on l'a interrogé sous serment, et on a amené de la province du Nouveau-Brunswick tous les ingénieurs qu'on a pu et on les a assermentés lors de cette procédure de chambre étoilée. Ils n'ont pu justifier rien de ce qu'ils avaient fait, et le gérant de la compagnie leur a tout simplement dit qu'il les combattait. Alors on lui a dit: Règlons cette affaire; nous avons retranché $25,000 de votre classification, nous vous remettons le quart de cette somme si vous voulez régler.

Il y avait un écart de $8,000 ou $10,000 sur une partie en béton des travaux, et on lui a remis à peu près tout ce qu'on réclamait pour le béton. Il y a eu contestation au sujet d'une autre partie des travaux, pour une réduction qu'ils n'avaient pas le droit de faire, et ils lui ont dit: Nous vous ferons remise de cela, et on lui a remis le tout à l'exception de $15,000 ou $16,000. Si les ingénieurs-inspecteurs de mon honorable ami avaient raison, ils auraient dû s'en tenir à leurs prétentions. S'ils ont eu raison de faire rapport que l'on devait déduire $35,000 du prix de l'entreprise, on aurait dû garder ce montant, ou ils avaient raison, ou ils avaient tort, et maintenant, ils n'ont plus ni tort ni raison, parce qu'il ont dit qu'on devait retrancher $35,000 et on a réduit cela à $16,000.

M. COCHRANE: D'après votre propre déclaration, il y a une économie de $18,000. Je ne sais rien au sujet de cette affaire.

M. CARVELL: Est-ce une économie de $18,000? Ce n'est que $18,000 enlevés aux entrepreneurs. Si le ministre privait un entrepreneur de tout ce qui lui revient, il dirait que c'est une économie. Entend-il faire des économies de cette manière? Est-ce là son ambition? J'espère qu'il ne se servira plus d'une semblable expression.

M. COCHRANE: Ce langage me semble fort déplacé, car nous n'avons pas encore le rapport et, ainsi que le député de Renfrew-sud (M. Graham) le disait hier, nous ne pouvons pas discuter la question sans avoir le rapport.

M. CARVELL: Je prends sur moi de dire au ministre ce que contiendra le rapport, et si je me trompe, il pourra déclarer au public que le représentant de Carleton ne sait pas ce qu'il dit, mais celui-ci s'engage à prouver tous les faits qu'il a aujourd'hui exposés au ministre. J'ai fait connaître à mon honorable ami le résultat du vol considérable qu'a dévoilé l'enquête sur les travaux exécutés au Nouveau-Brunswick.

Dans la sixième section on n'a rien retranché jusqu'à présent. Mais mon honorable ami ne dit pas à la Chambre que, aux termes du premier contrat, il était stipulé que toute l'entreprise serait surveillée et inspectée par les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique, et qu'au cours des travaux les ingénieurs chargés de l'inspection se sont constamment tenus sur les lieux. Aucun compte provisoire ne pouvait être, et n'a été payé avant d'avoir été reconnu et approuvé par l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, et lorsqu'il surgissait un différend, la loi pourvoyait à une commission d'arbitrage composée de l'ingénieur en chef du Transcontinental, de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et d'un tiers que devait nommer le juge en chef du Canada et qui, dans ce cas-ci, a été M. Collingwood Schreiber. Cette commission d'arbitrage à parcouru l'entreprise n° 6; elle a examiné tout le terrain; elle s'est rendue de la frontière de la province de Québec jusqu'à Moncton; elle a inspecté toutes les tranchées et tenu compte de toutes les objections, quelques centaines, qui ont été soulevées par l'ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique. Tout cela a eu pour résultat de retrancher environ $17,000 pour une certaine tranchée dans la sixième section, près d'Edmonton; c'est le seul changement opéré dans le classement des déblais par la commission d'arbitrage que la loi autorisait à tenir une enquête, et tout cela a eu lieu avant l'entrée de mon honorable ami dans le ministère.

La décision de la commission d'arbitrage nommée aux termes de la loi a eu pour résultat de faire payer les sous-entrepreneurs par les entrepreneurs qui ont été privés de ce qu'ils ont payé aux sous-entrepreneurs parce que les paiements avaient été autorisés par la commission d'arbitrage établie par la loi. En pareil cas, ce n'est pas le sous-entrepreneur qui perd, mais l'entrepreneur. Je prie le ministre que je crois disposé à rendre justice de dire s'il

croit qu'il est digne du département des Chemins de fer et des Canaux, s'il croit qu'il est pratique de dépenser $45,000, comme il l'admet, pour des ingénieurs chargés de faire l'inspection afin de retrancher la somme insignifiante que j'ai mentionnée, et de la retrancher de la manière que j'ai décrite.

M. COCHRANE: Ni les entrepreneurs, ni les sous-entrepreneurs, ni d'autres, ne se sont adressés à moi. Je ne me suis pas mêlé de l'affaire qui a été réglée par la commission.

M. CARVELL: Mon honorable ami ne doit pas chercher à se soustraire ainsi à sa responsabilité.

M. COCHRANE: S'ils pensent qu'ils n'ont pas été traités avec justice et qu'il n'y a pas lieu de me soumettre l'affaire, je ne vois pas en quoi cela me concerne.

M. CARVELL: Le ministre a la direction du département. Je lui demanderai pourquoi il a des employés si injustes que les entrepreneurs doivent s'adresser à lui?

M. COCHRANE: Je ne crois pas en avoir.

M. CARVELL: Le public pense que le ministre confie ces importantes fonctions à des employés raisonnables. Il ne suppose pas que les entrepreneurs sont obligés de s'adresser au ministre. Si celui-ci pose en principe qu'un entrepreneur peut s'adresser à lui chaque fois qu'il est mécontent, ses instants seront bien employés.

M. COCHRANE: Aux termes de la loi, l'ingénieur en chef approuve en dernier ressort les comptes provisoires, et nous n'avons rien changé.

M. CARVELL: La commission composée d'un seul homme ne prendra pas conseil de l'ingénieur en chef en pareille matière.

M. COCHRANE: Je voudrais savoir quand elle a refusé de le faire.

M. CARVELL: Je citerai un cas. Il a trait à l'entreprise n° 5 dans le lot "A". Je n'ai pas les détails sous la main, mais la liste fixait un prix pour un tunnel dont les parois étaient en bois et un autre prix pour un tunnel dont les parois étaient en béton. Il y avait un tunnel de 600 à 700 pieds de longueur et d'un certain prix dans l'entreprise n° 5, et il s'est agi de savoir si le révêtement du tunnel était en bois ou en béton. Cela faisait une différence pour l'entrepreneur.

Le sous-entrepreneur était d'un avis, et l'ingénieur d'un autre avis. Le sous-entrepreneur avait $4,000 à $5,000 à perdre ou à gagner. Un article du cahier des charges et du contrat stipule que toutes les questions de génie civil seront réglées par l'ingénieur en chef dont la décision est finale et sans appel. Il y a aussi un article qui stipule que toutes les questions légales, au lieu d'être soumises aux tribunaux ordinaires, seront portées devant la cour de l'échiquier du Canada. La véritable interprétation de cette annexe du contrat a soulevé un point de droit. Ce n'est pas à l'ingénieur en chef à le trancher, ou pour mieux dire, sa décision n'est pas finale. Le sous-entrepreneur ne voulait pas effectuer un règlement. L'ingénieur en chef désirait réserver la question afin que, si le sous-entrepreneur intentait une poursuite contre l'entrepreneur et obtenait gain de cause, l'entrepreneur pût intenter une poursuite contre l'Etat dans la cour de l'échiquier. Mais la commission composée d'un seul homme n'a pas voulu le permettre, si bien que l'entrepreneur de la section n° 5 a été obligé de régler avec le département et de courir le risque que le sous-entrepreneur lui intentât une poursuite de $5,000 à $6,000. Si le sous-entrepreneur a gain de cause, il n'aura pas de recours contre la commission. Voilà un exemple du refus du commissaire de prendre l'avis de son ingénieur en chef. Si mon honorable ami en veut d'autres, je puis lui en citer. Il ne sait pas ce que fait cette commission composée d'un seul homme, et je lui conseille d'aller aux renseignements. Je lui signale quelques-unes des injustices de la conduite de cette commission. Mon honorable ami déclare que nous économisons $18,000 parce que nous avons renvoyé les anciens commissaires et nommer de nouveaux fonctionnaires. Je crois que j'intéresse mon honorable ami.

M. COCHRANE: Je ne le pense pas.

M. CARVELL: Il se conduit comme s'il était intéressé; du moins, j'espère que j'éveille son intérêt. Les remontrances de l'ingénieur en chef ne sont pas écoutées, sauf lorsqu'elles plaisent aux employés du ministre. Si elles ne leur plaisent pas, ils envoient sur les lieux un ingénieur de troisième ou quatrième ordre qui contredit l'ingénieur en chef, et le tour est joué. Voilà ce dont nous nous plaignons, et ce qui s'applique au lot "A" s'applique également à plusieurs autres lots. Prenons le lot "C" où il y a eu un différend avec l'ingénieur divisionnaire. Je crois que celui-ci a été congédié.

M. COCHRANE: Qui est-il?

M. CARVELL: M. Balkham, un des meilleurs ingénieurs qu'il y ait jamais eu sur le Transcontinental, un homme qui occupe le premier rang parmi sa profession et qui fait honneur au corps des ingénieurs canadiens.

Je ne connais pas les détails, mais le ministre peut les obtenir de son commissaire. En somme, il s'agissait de diminuer le classement et on ne pouvait pas le faire, d'après l'ancienne interprétation, en se servant de l'épreuve à la charrue; par con-

séquent, son ami. M. Gutelius s'est rendu sur les lieux et a établi une nouvelle épreuve. Il s'est rendu dans une tranchée argileuse, qui était humide, dure et gluante lorsqu'elle avait été creusée, et dont les déblais avaient été classés, en partie, comme roche détachée et, en partie, comme déblais ordinaires. S'il avait adopté l'épreuve à la charrue avant l'ouverture de la tranchée et le desséchement du sol, le terrain aurait subi l'épreuve et aurait été classé comme un terrain contenant de 68 à 70 p. 100 de roches détachées. M. Gutelius s'est rendu sur les lieux, il est allé sur les monticules qui s'étaient égouttés depuis deux ou trois ans et qui étaient devenus très différents de ce qu'ils étaient auparavant, et au lieu de faire l'épreuve à la charrue, il a fait une autre épreuve. Il a tenté d'enfoncer un levier avec un marteau de seize livres. S'il réussissait à l'enfoncer, ce serait de la roche détachée, autrement ce n'en serait pas. Le contrat ne stipule pas une telle épreuve; cependant, ayant constaté qu'il pouvait enfoncer le levier dans un amas de déblais qui s'était égoutté depuis deux ans, il a ordonné aux ingénieurs de changer le classement au point de faire perdre de $40,000 à $50,000 à l'entrepreneur. Ils reçurent l'ordre de classer ces déblais comme s'ils contenaient 65 p. 100 de roches détachées. M. Balkham a refusé, et il a été congédié. M. Balkham, qui a signé le compte provisoire qu'on lui soumettait, l'a signé sous protêt, et il a été renvoyé pour avoir fait un rapport semblable. Mon honorable ami cherche maintenant un autre ingénieur divisionnaire qui signera ce compte provisoire.

M. COCHRANE: L'honorable député parle d'une chose qu'il ne connaît pas; il est complètement dans l'erreur. Le commissaire s'est guidé sur l'avis et la recommandation de l'ingénieur en chef.

M. CARVELL: Le ministre aura l'occasion de s'expliquer. Je suis bien aise de lui fournir matière à des explications.

M. COCHRANE: Je n'ai pas d'explications à donner.

M. CARVELL: Dans ce cas, ne vous mettez pas en frais d'en donner; tenez-vous coi. Je dois lui dire qu'il ne peut pas avoir un ingénieur employé à ces travaux qui signera ce compte provisoire. Il devra renouveler tout son personnel. Je ne sais pas s'il a réussi. Je désire lui donner lecture d'un document qui est entre ses mains:

Cochrane (Ont.).

H. M. Balkam, écr.,
Ingénieur des lots C et D,
Cochrane, Ont.

Cher monsieur,—Nous, soussigné, ingénieurs des lots C et D, qui ont surveillé l'exécution des travaux de la voie, et qui avons sur le terrain même classé des matières consciencieusement et suivant notre jugement, ledit classement ayant été revisé et approuvé par les ingénieurs-inspecteurs du Transcontinental national, et par l'ingénieur de district de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et ayant à la suite de ce classement, conseillé aux entrepreneurs généraux qu'ils pouvaient, et ils l'ont fait, payer aux sous-entrepreneurs ou chefs des travaux, apprenons aujourd'hui que l'on veut changer notre classement.

Nous vous demandons alors de protester en notre nom contre tout changement que l'on voudrait faire dans notre classement des années après qu'elle a été faite et terminée, et nous vous promettons de vous appuyer dans ce protêt.

Tout à vous,
(Signé): G. L. Mattice, A. B. Sprenger.

Ces deux signatures étaient celles des ingénieurs divisionnaires. La lettre était aussi signée par les ingénieurs suivants:

F. H. Hara, C. J. Swift, H. J. Heygate, S. V. Coleman, E. F. Pullen, P. A. Laing, V. E. A. Bélanger, R. F. Smallian, T. E. Rousseau, W. J. Bishop, J. S. Helles, M. Courtright, J. P. Howe, R. L. Weaver, ingénieurs de sections.

H. M. Pardee, R. R. Holland, H. G. O'Leary, W. D. Robertson, Geo. A. Butler, A. Sunstrum, ingénieurs divisionnaires.

Tous les ingénieurs sur la division, depuis l'ingénieur en chef du lot jusqu'aux ingénieurs de section ont signé ce document. Ils protestent contre tout changement dans leur classification. Ce sont d'honnêtes gens qui ont fait une classification, au meilleur de leur connaissance, et pendant la marche des travaux alors qu'ils étaient le plus en état de former un jugement. Trois ans après le travail terminé un des fonctionnaires nommés par l'honorable ministre vient leur demander de changer leur classification et de signer un document à cet effet, mais en hommes d'honneur ils ont refusé, et ils auraient été blâmés s'ils l'avaient signé. Mon honorable ami pense-t-il que des gens d'honneur pourraient faire une chose semblable? Il trouvera avec difficulté un ingénieur qui consentira à signer ses estimations qui changent la classification faite par les ingénieurs qui ont travaillé aux travaux. J'ai indiqué bien à la hâte quelques-uns des actes de mon honorable ami, et répondu à l'accusation de l'honorable député de Saint Antoine que la classification sur tout le chemin a été trop sympathique et que c'est là ce qui a causé l'augmentation dans le coût de la voie.

J'arrive maintenant au lot F. Ceux qui étaient membres de cette Chambre en 1907 et 1908, se rapellent les cris de la gauche d'alors au sujet de l'enquête Hodgins, ainsi que les accusations portées contre l'ancienne commission au sujet du lot F. On disait qu'il se faisait beaucoup de gaspillage, que les ingénieurs classifiaient des déblais comme étant de la roche et que l'on commettait le plus grand vol qui est jamais été perpétré au Canada.

Le major Hodgins s'est tenu à Ottawa pendant trois ou quatre semaines, et essaya de prouver que la classification que l'on faisait dans la province de Québec était fautive. Nous nous rappelons tous son échec. Lorsqu'on lui apprit des choses qu'il ne connaissait pas, il fut obligé d'admettre qu'il s'était trompé, et que la classification dans Québec avait été bien faite. J'ai été mal renseigné et je retire mes accusations, a-t-il dit. Tous ceux qui étaient alors dans cette Chambre connaissent ces faits. Nous avons eu ensuite des arbitres qui sont allés visiter le lot "F", mais la question qu'ils étaient chargés d'étudier, n'était pas la classification. Ils admirent qu'elle avait été bien faite, mais la difficulté était dans l'excédent de déblais. Je n'ai pas les chiffres au juste, mais bien près. Les arbitres proposaient de diminuer d'environ un demi-million, le compte d'un entrepreneur du district "F", en grande partie à cause de l'excédent des déblais. On me dit—je puis faire erreur, et dans ce cas-là le ministre voudra bien me reprendre—que cet excédent ne s'élevait qu'à $100,000 environ.

Tout le bruit que l'on a fait pendant cinq ou six ans au sujet de gaspillage éhonté dans la construction du Transcontinental se résume donc au fait que les entrepreneurs ont mis les charges d'explosifs trop fortes, et qu'ils ont brisé un peu plus de roc qu'ils n'auraient dû, ce qui s'appelle un excédent de déblais; c'est-à-dire qu'ils ont fait la tranchée plus large qu'il n'était nécessaire, ou enlevé plus de matières qu'ils auraient dû enlever, et le résultat fut que les entrepreneurs n'obtinrent pas le plein montant de leurs comptes pour ces déblais.

L'habitude est d'accorder 10, 15 ou 20 pour 100 pour l'excédent de déblais, et la seule chose que la commission a pu trouver dans le lot "F", c'est que les ingénieurs avaient accordé $100,000 pour excédent de déblais en trop dans des travaux coûtant des millions pour les travaux de la voie seulement. Et c'est à cause de cela que le ministre a fait voyager des ingénieurs par tout le pays, sans pouvoir rien trouver de mal. Mais afin de donner raison à leur existence, ils ont rogné un peu sur un contrat, un peu sur un autre, juste assez pour payer leur commission.

Si l'honorable ministre croit avoir accompli quelque chose qui fera du bien au parti conservateur, il peut continuer. Mais, à mon avis, mon honorable ami n'est pas satisfait de lui-même, et il n'a jamais cru que nous nous attendions à autre chose de la part de ces ingénieurs. Il a trop de bons sens pour cela, et je ne crois pas que personne puisse être dégoûté plus que lui de toute cette affaire. à tel point qu'il serait prêt à les mettre tous à la porte et réintégrer ceux qui ont bien fait leur devoir pendant cinq ans Mon honorable ami n'a jamais réellement voulu ces choses, mais les exigences du parti demandaient que l'on fît bombance à l'aide du Transcontinental. Tous ses amis politiques criaient au loup lorsqu'ils étaient dans l'opposition, chaque fois que l'on prononçait le nom du Transcontinental national. Ils disaient qu'il se commettait un vol gigantesque, et tout le monde croyait que l'on y accumulait un fonds d'élections. Tout le monde croyait qu'il y avait eu fraude, et dans ce cas-là j'admettrai que le Gouvernement était obligé de faire quelque chose, mais je doute que le ministre soit satisfait des résultats. Je crois même qu'il voudrait voir de nouveau dans leur emploi les anciens ingénieurs dans lesquels il doit avoir confiance parce qu'ils ont prouvé qu'ils étaient au fait de leur besogne, et des hommes honnêtes qu'on ne pouvait pas corrompre ni détourner du droit chemin.

Au sujet du changement des rampes dans les lots "C" et "D", je crois que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer n'en est pas plus satisfait que du succès de ses ingénieurs-enquêteurs dans le Nouveau-Brunswick et dans le lot "F". Il doit admettre que ce changement n'est pas à l'avantage de la ligne, que le principal résultat de cette économie, quelques dollars, sera d'enlever à la ligne la réputation d'être le seul chemin de fer considérable sur le continent américain construit d'après le type le plus moderne, et j'espère que même à cette heure tardive, le ministre trouvera moyen d'abandonner cette politique inutile et de revenir au plan sage tracé par ses prédécesseurs.

Avant la clôture du débat, hier, j'ai demandé au ministre de vouloir bien donner à la Chambre un état des sommes économisées par ces changements dans les rampes. Il a bien voulu me dire, après la séance, qu'il ne le pouvait pas immédiatement, et j'ai accepté sa parole. Mais ses ingénieurs ont eu une nuit pour y penser, et je voudrais connaître approximativement quelle économie on espère réaliser. Je ne demande pas qu'on la donne jusqu'à un dollar près, mais je crois que le ministre ou ses ingénieurs devraient être en état de me donner une estimation approximative.

M. COCHRANE: Je ne me propose pas de suivre l'honorable député de Carleton dans toutes les parties de son discours. Malheureusement, je n'ai pas encore le rapport, et je partage l'avis de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) qui a dit, hier, qu'il ne convenait pas de discuter le rapport avant de l'avoir devant nous.

M. CARVELL: Je ne discute pas le rapport; j'apporte des faits au comité.

M. COCHRANE: Je sais cela, mais ce sera le temps de discuter toute ces questions lorsque nous aurons le rapport, qui

appuiera ou contredira ce que dit mon honorable ami. Au sujet du chiffre d'économies réalisées par l'adoption de rampes nouvelles, l'ingénieur me dit qu'il y travaille, et je serai très heureux de donner les chiffres à mon honorable ami dès que je les aurai.

M. CARVELL: Le ministre peut-il m'assurer que je les aurai avant la prorogation du Parlement?

M. COCHRANE : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : La réponse que vient de donner l'honorable ministre des Chemins de fer à la demande légitime de mon honorable ami de Carleton (N.-B.) qu'il lui obtiendra une estimation de l'économie réalisée dans le coût de la construction du Transcontinental national par le fait du changement dans les rampes, est certainement la plus étonnante à laquelle le Parlement pouvait s'attendre .

Lorsque nous avons appris, l'été dernier, que la nouvelle administration se proposait de changer le type primitif de la ligne, cela causa beaucoup de surprise et d'anxiété dans ce pays. L'intention première était que cette ligne serait unique, parce que sur toute sa longueur d'un océan à l'autre les rampes ne seraient que de quatre dixième de 1 pour 100. C'était une tentative nouvelle, et je crois qu'elle était sage. Mais sage ou non—je maintiens qu'elle était sage —la ligne avait été construite avec cet objet en vue. On a établi ces rampes sur la division de Moncton à Québec, sur celle du lac Supérieur à Winnipeg et de Winnipeg à l'océan Pacifique. Ce devait être le caractère uniforme de la ligne.

Mais soudainement, l'été dernier, nous avons appris que l'on se proposait de modifier la qualité de la voie entre la jonction du lac Supérieur et Québec et que le degré d'inclinaison des pentes, qui avait été déterminé, accepté et maintenu jusqu'alors par les parties, c'est-à-dire par le Gouvernement et la compagnie, devrait être changé et remplacé par celui des pentes dites de gravité. La raison donnée dans le temps fut l'économie. L'on prétendait que la voie était très coûteuse et c'est, en effet, une voie qui revient cher. L'attention de mon honorable ami fut attirée, lors de la réunion du Parlement, en novembre dernier, il y a six mois, sur la question et il a pu depuis cette date préparer sa réponse. Nous devions donc nous attendre à ce que, lorsqu'il viendrait nous demander de l'argent pour exécuter ces travaux, il nous dise quelle serait la nature de ces changements et leur raison d'être. Nous n'avons pas encore pu obtenir un seul mot d'information sur la nature de ces changements, savoir où ils doivent être opérés et ce qu'ils coûteront. La seule information que nous ayons est celle qu'a pu nous donner l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham). Devons-nous en venir à la conclusion, ainsi que la chose a été affirmée, que le Gouvernement, sous prétexte d'économie, mettra ces changements à exécution, sans s'être assuré au préalable un état de leur coût? A quoi cela nous mène-t-il? Aujourd'hui nous n'avons plus de chiffres du tout. Ces modifications sont décidées depuis plus de douze mois. Les travaux ont été poursuivis durant tout le cours de l'été dernier et le Gouvernement nous apprend aujourd'hui, sans hésiter, qu'il n'a aucun renseignement à fournir; que les changements sont exécutés à l'aveugle, sans renseignements et sans que l'on ait calculé les conséquences d'une pareille action. Tel est le résultat auquel est arrivé l'honorable ministre des chemins de fer par suite du manque d'informations où il se trouve. Il nous dit aujourd'hui qu'il ne sait pas quelle économie il entend réaliser.

Le seul renseignement qu'il nous ait donné hier c'est que l'opinion des ingénieurs est divisée sur les résultats qui découleront de ces changements et que quelques-uns d'entre eux prétendent que les pentes de gravité valent mieux, dans l'exploitation de la ligne, qu'une voie sans inclinaison. Je ne suis pas un ingénieur, ni un expert dans les questions de chemin de fer, mais qui que ce soit, qui ait le sens commun, comprendra que cette proposition est absurde. Les opinions peuvent être partagées sur le sujet, mais il est impossible de persuader une personne, pourvue de sens commun, que les pentes de gravité valent mieux que les pentes presque nulles. Le même principe s'applique aux chemins publics.

En substituant les pentes de gravité aux pentes de haut niveau, vous diminuez la qualité de la route et elle devient moins avantageuse. La question offre un aspect encore pire, c'est que vous vous êtes aventurés à l'aveugle dans ces modifications et la correspondance qui a été soumise à la Chambre rend la situation dix fois plus mauvaise. La convention stipule que les devis seront arrêtés d'un commun accord, par l'ingénieur du Gouvernement et par celui de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Lorsque M. Chamberlin fut avisé des changements qui ont eu lieu il demanda aussitôt des informations au commissaire, le major Leonard. Mon ami, l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) a lu, hier, à la Chambre, la correspondance échangée. Il est à propos de la relire afin de bien saisir les conclusions évidentes qui en découlent et qui rendent la position du major Leonard et celle du Gouvernement, pour ainsi dire intenable. Voici la première lettre de M. Chamberlin:

J'apprends par nos ingénieurs que l'on s'est écarté du type indiqué pour le chemin de fer Transcontinental entre Lake Superior Junction et Cochrane qui avait été adopté d'abord et auquel on s'est conformé jusqu'ici et qu'au lieu de pentes de quatre dixièmes et d'ouvrages permanents, vous avez autorisé des pentes jusqu'à 1 pour 100 et l'érection d'ouvrages tem-

poraires en bois. A ce sujet, je veux attirer l'attention sur l'article 7 de la convention du 29 juillet 1903 qui stipule que les travaux de construction de la division est seront faits en conformité du cahier des charges approuvés par la compagnie et seront soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de notre ingénieur en chef conjointement avec l'ingénieur en chef de la commission.

Je tiens à vous dire que si ces travaux sont faits conformément à ce que je crois être vos récentes instructions, ils ne seront pas conformes à la convention ni satisfaisants pour la compagnie et ne pourront pas être acceptés.

Cela est très convainquant. Quelle est la raison invoquée par M. Leonard pour faire ces changements? (Lisant).

Je constate en vérifiant les profiles qu'en beaucoup d'endroits on peut épargner de grandes dépenses, améliorer la ligne au point de vue de l'exploitation, et diminuer considérablement la durée de la construction sans affecter en rien le pouvoir de traction des locomotives en faisant certaines modifications, et en conséquence j'ai donné l'ordre de les faire.

Nous avons là l'admission du major Leonard qu'il a donné instruction de faire changer le profilage de la voie tel qu'il avait été accepté par le Gouvernement et par les ingénieurs du Grand-Tronc. Cela lui attire la réplique suivante de M. Chamberlin, le président de la compagnie:

J'ai reçu votre lettre du 19 du courant au sujet des changements de niveaux sur le chemin de fer national transcontinental, et je prends note des raisons que vous donnez pour les modifications que vous avez en vue. Laissant absolument de côté les droits stricts de notre compagnie, sur lesquels j'attirais votre attention dans la lettre que je vous ai adressée le 18, je voudrais vous demander de me fournir les profils indiquant les changements projetés afin que je puisse étudier leur effet. Vous conviendrez, je crois, avec moi, qu'il serait de l'intérêt de la commission et de notre compagnie de ne commencer à faire aucun changements de niveau, avant que nous les ayions approuvés et je vous prierais de me me donner des renseignements à cet effet.

Cette demande est des plus raisonnables. M. Chamberlin dit au major Leonard: J'aimerais que le nouveau profilage me soit soumis. Autant que je peux m'en rendre compte par la correspondance, cette très légitime requête ne fut pas agréée et voici la réponse du major Leonard, en date du 2 août 1912:

J'accuse réception de votre lettre du 23 du mois dernier, exprimant vos craintes au sujet des modifications mentionnées dans une lettre du 19 du mois dernier.

Je prends note de ce que vous dites au sujet des "droits stricts" de votre compagnie, dont vous aviez aussi parlé dans votre lettre du 18, mais je ne peux rien trouver à cet égard dans les diverses lois et conventions relatives à la construction de la division de l'Est.

Je dois dire que j'ai éprouvé une surprise inexprimable quand j'ai entendu la déclaration du major Leonard, dans laquelle il dit froidement à M. Chamberlin, lorsque celui-ci parle de son "droit strict" en vertu de la convention, qu'il ne comprend pas ce que M. Chamberlin veut dire.

Est-ce ainsi que le major Leonard entend ses devoirs? Mon honorable ami veut-il assumer la responsabilité de prétendre que le Grand-Tronc n'a aucun droit en vertu de cette convention? M. Chamberlin renvoya le major Leonard à l'article 7 de la convention, ainsi conçu:

Afin d'assurer pour la protection de la Compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est dudit chemin de fer, la construction économique dudit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, il est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la Compagnie avant le début des opérations de construction et que lesdits travaux seront exécutés en conformité desdits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef de la Compagnie; et, au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la question sera décidée par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article quatre du présent contrat.

Telle est la lettre de la loi. Lorsque M. Chamberlin renvoie le major Leonard à l'article 7 du contrat et prétend que son "droit strict" s'y trouve défini, le major Leonard lui fait réponse qu'il ne comprend pas ce qu'il veut dire. Eh bien, je dirai à mon honorable ami que cette manière d'entendre les affaires est certainement fort étrange et qu'elle ne peut être admise par ce Parlement. L'obligation assumée doit être respectée à la lettre, indépendamment du fond de la question. Lorsque le major Leonard dit à M. Chamberlin qu'il n'a pas de droit acquis il diminue la situation de celui-ci et il assume pour lui-même des responsabilités qui ne sont pas prévues et qu'il n'a pas reçu le mandat d'assumer.

Voilà pour l'aspect juridique de la question; maintenant examinons-en le côté technique, celui qui regarde l'ingénieur. Vous avez vu dans la première lettre du major Leonard qu'il dit à M. Chamberlin que celui-ci a été bien informé et qu'il a donné des instructions précises pour l'exécution de changements qui, dit-il, seront pour l'amélioration de la voie. Permettez-moi de relire la lettre encore une fois:

Je constate en vérifiant les profils qu'en beaucoup d'endroits on peut épargner de grandes dépenses, améliorer la ligne au point de vue de l'exploitation, et diminuer considérablement la durée de la construction sans affecter en rien le pouvoir de traction des locomotives en faisant certaines modifications, et en conséquence j'ai donné l'ordre de les faire.

Là-dessus M. Chamberlin demanda qu'on lui fournisse le profilage des changements projetés. Le major Leonard se rend-il à sa prière? Ce serait la détermination raisonnable, juste, pratique, à prendre. Mais bien que la chose paraisse invraisemblable, le major Leonard, tout en avouant avoir changé les plans, ne veut pas, lorsqu'on lui demande communication du nouveau profilage, se rendre à cette exigence. Cela semble incroyable, mais c'est vrai. Il ajoute ensuite:

Vous avez certainement été mal informé au sujet des changements de niveau projetés, parce que nous n'avons en vue aucun changement des niveaux en général, mais simplement quelques légers changements à des affaissements locaux dans les niveaux qui traversent des marais, et qui n'auront aucun effet sur la capacité de traction des locomotives, et qui si on juge à propos de les relever plus tard pour quelques raisons imprévues, peuvent se faire à meilleur marché qu'aux prix actuels du contrat, et feront une plateforme plus solide que s'il étaient faits dans des circonstances similaires aujourd'hui en se servant de tourbe pour les remblais.

Quelle est la portée de ce changement? De prime abord c'est un changement de grande conséquence; M. Leonard dit qu'il est fait dans un but d'économie et pour améliorer la voie. Mais lorsque M. Chamberlin demande le nouveau profilage, il lui dit effectivement: Ne vous troublez pas, c'est une affaire de petite importance. Bien, est-ce important, ou n'est-ce pas important? Pourquoi ne pas nous faire connaître les faits? Pourquoi tout ce mystère? Il y a là quelque chose de très mystérieux en effet, et non pas dans le bon sens du mot. L'attitude du Gouvernement ne peut plus, à l'heure actuelle, être justifiée. Mon honorable ami soumet un item très important de son budget et nous sommes disposés à y faire droit, mais nous voulons savoir d'abord quels sont ces changements et si la première lettre de M. Leonard est vraie ou fausse, si les modifications sont de conséquence ou sans conséquence. Pourquoi ne pas nous accorder ces renseignements? Mon honorable ami croit-il avoir raison de nous demander de voter ce montant, sans nous avoir fourni des informations complètes?

Mais ce n'est pas tout. Il y a d'importantes questions légales qui s'y rattachent et qui peuvent entraîner de sérieuses conséquences pour le Gouvernement.

M. Chamberlin a dit et à bon droit:

Je tiens à vous dire que si ces travaux sont faits conformément à ce que je crois être vos récentes instructions, ils ne seront pas conformes à la convention ni satisfaisants pour la compagnie et ne pourront pas être acceptés.

M. Chamberlin a parfaitement le droit, à mon sens, de déclarer qu'il n'acceptera pas un ouvrage ainsi exécuté; en cas de différend, le seul moyen d'arriver à une solution, c'est l'arbitrage. J'observe que,

Sir WILFRID LAURIER.

dans la réponse donnée hier à mon honorable ami de Carleton par le ministre des Chemins de fer, il est dit que la compagnie du Grand-Tronc acceptera la ligne. Quelle raison a le ministre d'être aussi affirmatif? Il dit encore que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc a l'entreprise d'une partie de la ligne, et il fait supposer qu'elle ne peut guère refuser d'accepter un travail qu'elle a fait elle-même. Ce n'est pas là une réponse. La compagnie a fait signifier une protestation dans cette affaire. C'est la seule chose qu'elle pouvait: exécuter les travaux selon que l'ingénieur le lui commandait, puis faire signifier une protestation. Que la compagnie refuse d'accepter la ligne, et ce ne sera pas une réponse que de lui dire qu'elle en était elle-même l'entrepreneur, et que c'est elle-même qui a opéré le changement. Sa réponse serait: Nous avons protesté, et, malgré cela, l'on a continué les travaux. Voilà où nous en sommes, et, je répète, la situation n'est guère satisfaisante. Il nous faudrait donc des informations supplémentaires sur cette question.

Pour ce qui est des ouvrages en bois, je ne sais trop ce qui a été fait. Il a été, si je ne me trompe, déclaré hier qu'il y avait des ouvrages en bois. C'est ce que dit M. Chamberlin. Il me semble cependant avoir entendu aujourd'hui mon honorable ami le ministre dire qu'il n'y en avait pas.

M. COCHRANE: Des ouvrages provisoires, tous remplacés. C'est du reste ainsi que cela s'est fait sous l'ancienne commission.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là supposer ce qui est en question. Il y a d'une part l'assertion de mon honorable ami et, de l'autre, celle de M. Chamberlin. Pourquoi ne pas élucider ce point?

M. COCHRANE: Il l'a été.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne suffit pas de nous faire connaître les événements de l'une des parties et la réponse de l'autre.

M. COCHRANE: Il a été la semaine dernière donné à l'entreprise la construction de huit ou dix ponts métalliques devant remplacer ces ouvrages provisoires et l'on va se mettre à l'œuvre sur-le-champ.

Sir WILFRID LAURIER: Cela est bien possible, mais c'est là un renseignement qu'il nous faut tirer de mon honorable ami, de force pour ainsi dire. Pourquoi ne nous donne-t-il pas les renseignements voulus?

M. COCHRANE: J'ai dit qu'il n'y avait pas de changement dans la conduite des travaux.

Sir WILFRID LAURIER: La correspondance établirait qu'il y a un changement.

Mon honorable ami n'en use pas avec le comité comme il devrait. Il aurait dû nous renseigner sur ces modifications, de manière à nous faire connaître exactement ce qu'elles sont, combien elles vont coûter et quel en sera l'effet sur la valeur de la ligne.

M. AIKINS: Mon très honorable ami me permettra peut-être de lui signaler la dernière partie de la lettre adressée par M. Leonard à M. Chamberlin:

Dans ma lettre du 19 du mois dernier je demandais que votre ingénieur en chef ou votre sous-ingénieur en chef discutât avec notre propre ingénieur en chef les changements proposés, et qu'ils nous fassent un rapport à ce sujet, parce que vous verrez d'après ce qui précède, que ce sont simplement des détails trop infimes pour occuper votre attention ou la mienne, et ce que je disais, dans ma lettre du 19 du mois dernier devrait être bien suffisant pour vos objets, il serait peut-être encore plus simple et tout aussi efficace si vous obteniez vos renseignements par vos ingénieurs de district, après consultation avec les ingénieurs de districts de la commission, de la manière ordinaire.

Il n'y a aucune raison de supposer que M. Chamberlin n'a pas obtenu ce renseignement de la manière suggérée, ni de supposer qu'il n'en a pas été satisfait, puisque nulle réponse de M. Chamberlin ne nous apprend que la proposition de M. Leonard ne lui a pas agréé. Il me semble que cette modification par le Gouvernement du degré d'inclinaison des rampes est une affaire à régler entre lui et le Grand-Tronc-Pacifique, et qu'il n'appartient pas à cette Chambre d'en faire l'objet d'une dispute entre les partis, à moins que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique n'ait chargé les membres de l'opposition de sa cause devant la Chambre, ce que je ne suppose pas.

M. CARVELL: Quant à moi, ni le Grand-Tronc-Pacifique ni d'autres m'ont chargé de les défendre. Je ne fais qu'émettre honnêtement mes opinions, et les insinuations de l'honorable député me paraissent intempestives.

M. AIKINS: L'honorable député n'a-t-il pas entendu ce que j'ai dit? A moins que le Grand-Tronc-Pacifique n'ait chargé, ai-je dit, les membres de l'opposition de sa cause devant la Chambre, ce que je ne suppose pas.

M. CARVELL: C'est une manière bien peu plaisante de présenter les choses.

M. AIKINS: Je comprends parfaitement les susceptibilités de mon honorable ami. Répliquant hier soir à l'honorable ministre des Chemins de fer, il a commencé par dire que la réponse de ce dernier à l'honorable député de Renfrew-sud était une apologie. Si une apologie est l'énoncé de ce qui est vrai, l'indication de motifs valables expliquant la conduite du Gouvernement à l'égard des rampes, une simple déclaration de faits honnêtement exposés, la réponse du ministre a été une apologie. C'est une apologie, apparemment, que l'honorable député de Carleton n'accepte pas. Il refuse—et je le comprends—d'accueillir favorablement le simple et honnête énoncé de ce qui est vrai et l'indication de motifs avouables expliquant la modification dont il s'agit.

M. CARVELL: Qui les a indiqués?

M. AIKINS: Le ministre des Chemins de fer dans son discours. Mais l'honorable député de Carleton persiste à se railler de l'économie qu'a faite le Gouvernement. De la part de l'honorable député, cela ne m'étonne point; il semble mépriser l'économie, et la cause de ce mépris me paraît être celle-ci: Au temps où l'ancien Gouvernement avait la direction des travaux du Grand-Tronc-Pacifique, l'insouciance avec laquelle il dépensait les fonds publics était bien évidente, et l'économie n'était pas son fort. L'honorable député de Carleton assure que certains entrepreneurs auraient reçu $18,000, et les en empêcher, c'eût été de la ladrerie. Si les entrepreneurs avaient droit à cette somme, ils avaient un moyen de la recouvrer, le moyen ordinaire.

M. CARVELL: Si mon honorable ami voulait bien prendre connaissance de la convention il s'apercevrait que ce qu'il vient de dire n'est pas fondé. Aux termes de cette convention, l'entrepreneur est tenu d'accepter ce que lui donne l'ingénieur en chef, et il n'a aucun recours devant les tribunaux.

M. AIKINS: L'honorable député n'ignore pas que, nonobstant toute stipulation insérée dans un accord, les tribunaux conservent le droit de décider ce qui est juste et ce qui convient.

M. CARVELL: Je ne connais rien de la sorte.

M. AIKINS: Je conseillerais à l'honorable député de se mettre à l'étude du droit.

M. MURPHY: Comment dans de semblables circonstances l'entrepreneur pourrait-il réclamer devant la cour de l'échiquier?

M. AIKINS: En instituant une poursuite, et, dans le cas d'une action contre la couronne, il peut en obtenir l'autorisation. Le ministre a déclaré aux membres de la gauche que nul de ces entrepreneurs ne lui avait fait à cet égard de réclamations; la raison en est bien simple: c'est que leur conscience leur disait qu'ils auraient eu tort de se plaindre.

Que l'on me permette un mot relativement au droit que l'honorable député dé-

nie au Gouvernement de modifier l'inclinaison des rampes sans savoir si la chose serait utile ni combien l'on économiserait par là. Quiconque a une connaissance même imparfaite des choses qui concernent les chemins de fer sait, à n'en pas pouvoir douter, que de moindres remblais ou de moindres déblais amènent nécessairement une économie dont le chiffre répond à la différence obtenue entre le degré d'inclinaison auquel on s'est arrêté et celui qui avait d'abord été prévu. Mais l'honorable député aurait voulu savoir au juste à combien monte cette économie. Le chiffre en a été indiqué dans deux cas comme étant, je crois, de $27,000. Si d'autre part il s'agit d'évaluer approximativement, pour un parcours de 200 milles, l'économie réalisée, c'est un calcul à faire, non pas d'un travail effectué, mais d'un travail omis; soustraire de ce qu'aurait coûté une pente des des deux cinquièmes ce que la pente modifiée a effectivement coûté dans chaque cas. Ce n'est pas dans le rapport des ingénieurs que l'on peut s'attendre à trouver ce calcul. Le ministre des Chemins de fer a donc bien fait de dire que le Gouvernement allait charger quelqu'un d'établir ces évaluations et qu'elles seraient immédiatement communiquées à la Chambre. M'est avis que le changement opéré est de tout point raisonnable; il n'existe, en effet, aucun chemin de fer au Canada qui n'ait subi des variations de pente, pour des fins d'économie. Il est de règle pour les chemins de fer de modifier au besoin l'inclinaison d'une rampe, et, même alors que les rails sont posées, il est facile, si la chose devient nécessaire, de porter aux deux ou aux trois cinquièmes cette inclinaison. Le Gouvernemnt a donc pris l'attitude légitime.

M. GRAHAM : On le sait parfaitement, c'est la compagnie du Pacifique qui introduisit les pentes dites virtuelles ou de moment, pour se débarrasser des pentes non virtuelles ou sans moments. Comme on voulait que ce chemin fut horizontal, le principe auquel adhère l'honorable député, c'est que les pentes dites de moment sont introduites afin de rendre le transport d'une charge plus facile qu'il le serait sur une voie horizontale. L'honorable député affirme que cette question des pentes échappe à la compétence des parlements; que c'est au Grand-Tronc-Pacifique et au Gouvernement à débattre la question.

Mon collègue doit comprendre la fausseté de ce raisonnement. Ce réseau est la propriété du peuple canadien et non pas celle de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette dernière compagnie a affermé le réseau, mais c'est notre propriété. Nous avons passé un marché administratif avec cette compagnie, et il fut convenu que ce réseau serait construit d'après un certain type. Nous avons déclaré au peuple canadien que nous construirons le réseau d'après ce type. C'est une violation de la convention intervenue entre le Parlement et le peuple canadien, et nous avons le devoir de surveiller la construction de nos propres voies ferrées.

M. AIKINS : L'honorable député vient de mentionner la convention. Entre qui cette convention est-elle intervenue?

M. GRAHAM: Il y a la convention passée entre le Gouvernement canadien et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui figure au statut, puis la convention ou plutôt la promesse faite au peuple canadien en 1908, touchant la construction du réseau d'après un type déterminé; c'est-à-dire quatre dixièmes de 1 p. 100 pour le trafic à destination de l'est et six dixièmes de 1 p. 100 pour le trafic à destination de l'ouest.

M. COCHRANE : Voudriez-vous bien me dire qui a autorisé le changement de la pente de cinq-dixièmes à six-dixièmes pour le trafic à destination de l'Ouest?

M. GRAHAM : Ce changement s'effectua sur la proposition de l'ingénieur en chef; il fut accepté par la commission et approuvé par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. COCHRANE : Il n'existe aucun document qui le prouve.

M. GRAHAM : Il en est ainsi. Son réseau à l'est de Winnipeg est construit d'après le même type, et c'est la meilleure preuve que je puisse alléguer.

M. MORPHY : A-t-on consulté le peuple à cet égard?

M. GRAHAM: C'était en 1904, et cette modification eut lieu en 1907. La question de ces types fut soumise au peuple aux élections de 1908; elle fut discutée à la tribune populaire un peu partout au Canada, et ces élections roulèrent sur la question du Grand-Tronc-Pacifique. Toutes les brochures lancées dans le public par les députés de droite visaient le coût excessif de ce réseau et la dépense énorme de deniers publics qui en résulterait. Le Gouvernement du jour convient du chiffre élevé de la dépense, mais ajouta que le peuple en bénéficierait. Et pourquoi? Parce que ce réseau serait construit d'après un type supérieur à celui de tout autre chemin de fer du continent. Le Gouvernement revint au pouvoir avec l'appui d'une écrasante majorité après avoir nettement posé au corps électoral cette question du type du transcontinental et à mon avis, c'est là une promesse faite par le Gouvernement du jour au peuple canadien et que le Gouvernement actuel a violée. Le Parlement a mission de s'occuper de la chose, parce que c'est notre réseau, notre

entreprise, ainsi qu'il est stipulé au traité. Au dire de l'honorable député, c'est affaire à débattre entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et le Parlement n'a rien à démêler ici. L'honorable député se trompe; car, ce réseau construit par le Parlement est notre propriété et il doit demeurer la propriété du peuple canadien.

M. CARVELL: En réponse aux observations formulées hier soir par le député de Saint-Antoine (M. Ames), je désire dire un mot ou deux. Il a parcouru, dit-il, certaines parties de la ligne dans le lot "A", et y a trouvé la preuve de gaspillage. Il a surtout signalé un endroit du nom de Coal-Creek qui a été rempli de roche à $1.10¼ la verge. L'honorable député fait erreur.

M. COCHRANE: L'ingénieur dit qu'il y a eut 300,000 verges de terre à 30 cents et 150,000 verges de roche à $1.10¼

M. CARVELL: Cela fait bien voir le peu de valeur des affirmations du député de Saint-Antoine. Armé de sa pioche et de sa pelle il se rend sur les lieux et à son retour, débite devant le Parlement des fausetés, et si personne ici n'était renseigné à cet égard, le public ajouterait foi aux dires de cet honorable député. Il nous a dit qu'il y a eu 400,000 verges de matériaux déposés à $1.10¼ alors qu'il aurait fallu construire un pont d'acier et de béton.

Il ne nous a pas indiqué l'écart de prix; seulement il nous donne à entendre que le prix d'un viaduc en acier serait inférieur à un remblai. Je ne suis pas assez renseigné en pareille matière pour me permettre de discuter la question d'écart; mais il n'est pas nécessaire d'être ingénieur pour savoir qu'on obtiendrait une meilleure voie au moyen d'un remblai qu'avec un viaduc en acier qui se détériorerait et aurait besoin de réfections. Un bon remplissage est perpétuel, et comme l'a observé le député de Renfrew-sud (M. Graham), ce réseau n'est nullement la propriété du Grand-Tronc; nous ne donnons pas en pur don des millions de dollars, comme le ministre nous propose d'en donner, cette semaine, à Mackenzie et Mann; non, nous construisons notre propre réseau; c'est notre propriété; chaque dollar consacré à ces travaux est notre bien, qui nous revient au bout de quarante ans, de sorte que plus nous consacrons aujourd'hui d'argent à ce réseau, plus il acquiert de valeur, et plus notre bien vaudra au bout de cette période, et plus le pays et la compagnie qui l'exploitera en bénéficieront. Le Gouvernement a donc eu raison de faire remplir les creux de matériaux à bon marché, et cela fait un bien meilleur chemin que ne le saurait faire un viaduc en acier.

Si l'honorable député pouvait voir l'endroit en question, il comprendrait parfaitement la chose. On y accède par une courbe, puis vient une dépression de terrain remplie de matériaux, chose qui demanderait beaucoup de surveillance, s'il y avait là un viaduc d'acier au lieu de ce remblai en matières solides qui est là à perpétuité. J'ai souvent entendu discuter la question et si je ne me trompe, le coût de ce remblai est d'environ 60 cents la verge. Voilà qui soutient favorablement la comparaison avec le coût d'un viaduc; le prix est à peu près le même, en d'autres termes, l'excavation est remplie de matériaux solides pour environ le même prix que l'acier, et la voie est bien meilleure.

L'honorable député a mentionné les travaux de l'entreprise n° 5 où, dit-il, on a utilisé une grande quantité de matériaux pour remblai, au prix de $1.10¼ la verge. C'est vrai; je tiens compte à l'honorable député de sa véracité. Seulement, s'il eût tenu à faire preuve de loyauté envers cette Chambre, il serait remonté à deux ou trois ans en arrière et aurait cité un rapport déposé ici même, en réponse à une question posée par le député d'York (N.-B.) (M. Crockett). Ce rapport, fort complet, indique ce que coûterait une structure en acier et en béton. Ce viaduc coûterait des centaines de mille dollars. Dans un rayon de quatre ou cinq milles de cet endroit, on ne pouvait obtenir d'autres matériaux que la roche; puis les ingénieurs firent l'estimation du coût d'un viaduc et calculèrent que le prix du remblai en roche atteindrait la même totalité.

L'ingénieur en chef constata que l'entrepreneur aurait à se servir de matériaux à $1.10¼, pour abaisser le coût au prix de l'acier. L'entrepreneur obtenait $1.49 pour la roche; il fit ce calcul et il s'écoula presque une année avant qu'on en vînt à une entente; mais enfin l'entrepreneur accepta l'offre qu'on lui faisait et se mit à l'œuvre. Le député de Saint-Antoine devrait savoir la chose; il devrait savoir que l'utilisation de ces matériaux à un prix égal à celui de l'acier donne un bien meilleur chemin.

Plus on discute la question, plus on demeure convaincu que les anciens commissaires se sont inspirés de principes inattaquables au point de vue commercial. Plus on discute la question, plus on comprend que nous avons obtenu le meilleur chemin du continent et il suffit de prêter l'oreille un instant aux observations du député de Saint-Antoine pour se convaincre du peu de savoir dont font preuve en pareille matière certains députés qui discutent la chose depuis quatre ou cinq ans. J'espère que le député de Saint-Antoine en bénéficiera.

Je regrette son absence en ce moment, mais j'espère qu'il lira ce que je viens de dire, et la prochaine fois qu'il ira visiter les travaux, s'il veut faire preuve de loyauté envers le peuple canadien, il s'adressera aux commissaires pour s'assurer des faits. Je ne révèle aucun secret en ce moment.

Le premier député venu pourrait obtenir ces renseignements aussi facilement que je l'ai pu faire. Je ne révèle aucun secret et le député de Saint-Antoine pourrait tout aussi facilement que moi s'éclairer à cet égard. Le député de Brandon (M. Aikins) pourrait tout aussi facilement s'éclairer. Il est assez renseigné en matière de chemins de fer pour comprendre ces questions quand il les lit. Mes observations s'adressent surtout au député de Brandon. J'en conviens, en matière de construction de chemins d fer, il s'y entend un peu mieux qu'en matière de procès intenté au Gouvernement, quand l'ingénieur en chef rend une décision contraire aux prétentions de l'honorable député. Je ne conseille pas à mon collègue d'étudier le droit, il est trop âgé pour cela; mais quand il s'avise de dire à cette Chambre que, parce que l'ingénieur en chef a retranché $18,000 d'une entreprise de $30,000, tout ce que l'entrepreneur doit faire est de s'adresser au ministre de la Justice et d'en obtenir l'autorisation de poursuivre la couronne contre l'avis de l'ingénieur en chef alors que la chose est prévue par le statut, je dois lui dire qu'il ne connaît pas le premier mot de la question. Quand il me dit d'étudier le droit, il commet une impertinence, bien loin de m'adresser un éloge. En théorie il a peut-être raison; mais il le sait, son avis n'a aucune valeur pratique, et il serait impossible de l'appliquer. Je connais la pratique des tribunaux presque aussi bien que mon collègue, et je puis lire un contrat et me former une idée de ses dispositions tout comme lui-même; or, je le déclare, les entrepreneurs n'ont pas de droits qu'ils puissent faire valoir avec succès, à l'encontre de la décision de l'ingénieur en chef, sur une question de fait relativement à la classification. Quand il s'agit d'une question de droit, la cour de l'échiquier a juridiction; mais elle n'a pas juridiction en matière de classification. Donc, chaque fois qu'un des ingénieurs inspecteurs enlève mille dollars à un sous-entrepreneur, il ne donne nullement à ce dernier le droit d'interjeter appel de sa décision. En théorie, ce droit peut bien exister; mais en pratique, il n'existe pas. Je suis bien aise que ce débat ait surgi.

Je suis heureux d'avoir signalé à l'honorable député de Saint-Antoine des choses qu'il ne connaissait pas. Il est vrai que c'est peu, à ses yeux. Il sait peut-être photographier le bois debout de l'Ouest, mais il ne sait rien de pratique en fait de construction de chemins de fer, et je lui conseillerais d'étudier des faits avant de venir sermonner la Chambre au sujet des fautes du gouvernement qui a précédé celui-ci. Nous avons parlé de l'œuvre des ingénieurs dans cette affaire. C'était de nature à faire du bien. Cependant, je tiens à bien faire comprendre au ministre que ses amis l'ont trompé et qu'il devrait se débarrasser de ses trompeurs. Je ne parle pas de l'ingénieur en chef, il est sans reproche. L'homme dont je veux parler, c'est celui que mon honorable ami a mis à l'œuvre en le faisant passer par-dessus la tête de l'ingénieur en chef. Mon honorable ami désire-t-il que je lui mentionne le nom de cet homme?

M. COCHRANE: Oui.

M. CARVELL: C'est un nommé Goodwin. C'est de lui que mon honorable ami devrait se débarrasser. On l'a pris parce que l'on ne pouvait en trouver d'autre pour travailler contre l'ingénieur en chef. Il a fallu près d'un an à mon honorable ami pour trouver un homme capable de cette tâche, mais il a fini par le trouver. On m'a dit qu'il venait des environs de Cochrane.

M. COCHRANE: Il était à l'emploi de l'ancienne commission.

M. CARVELL: Oui, on le sait, c'est lui qui a fait toute cette œuvre sordide. Si mon honorable ami veut bien le congédier, le remplacer à la commission, mettre fin à ce régime d'inquisition et travailler au parachèvement de ce chemin d'une façon conforme aux principes des affaires, le peuple lui décernera des éloges et non pas du blâme. Je pense qu'il ne reçoit que du blâme, à l'heure qu'il est, et que s'il continue comme il a commencé, il ne recevra guère autre chose.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. LAFORTUNE (texte): Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup de plaisir les remarques qui ont été faites ce matin par l'ex-premier ministre (sir Wilfrid Laurier), de même que celles de l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham), de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) et de l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell).

J'ai bien profité des remarques qui ont été faites par ces honorables messieurs. Le député de Rouville a commencé par dire qu'il fallait absolument un embranchement, à partir du Transcontinental national pour se diriger directement sur Montréal. Il a déclaré que les grands corps publics, les chambres de commerce, les banques, les grandes compagnies d'assurance, etc., tous demandaient absolument un embranchement pour Montréal. Comme tout le monde le sait, Montréal est la principale ville du Dominion; c'est le futur New-York du Canada, et il faut absolument, pour rendre justice à une population aussi importante,—qui atteint aujourd'hui un demi-milion,—qu'i y ait un embranchement de cette grande voie

ferrée, l'œuvre par excellence de l'ancien premier ministre.

Je riais un peu, en moi-même, ce matin, en écoutant la discussion et en constatant que ces messieurs de la droite cherchaient à diminuer le caractère et l'importance de ce chemin de fer. Cela ne me surprend pas trop, parcequ'on a esayé d'amoindrir tout ce que l'ancien premier ministre a fait. Il n'est pas étonnant que l'on s'attaque à ce chemin de fer, lequel pourtant fera l'orgueil du Canada et rendra plus tard pleine et entière justice au talent et à la haute valeur de l'ancien premier ministre.

Je dis donc qu'il est absolument nécessaire qu'un embranchement soit construit pour rendre justice à la métropole du Canada.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a très bien expliqué la position; il l'a argumenté en homme d'affaires, chiffres en mains, et il a fait voir que la tentative malheureuse que la nouvelle administration fait pour tâcher de diminuer et déprécier la valeur et le caractère de cette voie ferrée, était tout à fait erronée.

Le ministre des Chemins de fer n'a pas osé contredire ce que le député de Renfrew a affirmé, statistiques en mains. L'ancien ministre des Chemins de fer a établi qu'on avait porté une main malheureuse sur le contrat intervenu entre le Grand-Tronc-Pacifique et l'ancienne administration.

L'honorable député de Carleton a été, lui aussi, admirable dans ses remarques. Lui aussi a affirmé qu'on avait porté atteinte à cette voie ferrée en cherchant à la déprécier. On s'est contenté de donner une réponse plus ou moins banale aux affirmations, si bien établies, de l'honorable député de Carleton.

Il était vraiment drôle de voir le ministre des Chemins de fer ne pas pouvoir donner une réponse à de pareilles affirmations; mais il a appelé à son secours l'honorable député de Brandon (M. Aikins), un homme de valeur, un avocat très habile. Ce monsieur a fait comme un avocat qui a une mauvaise cause; il a répondu par la tangente, il a essayé de faire croire que les accusations portées étaient sérieuses; mais il a vite changé de route quand il s'est aperçu que les députés de la gauche étaient prêts à lui donner une réponse.

La construction du Transcontinental national était, à son origine, dirigée, contrôlée et administrée par une commission nommée par l'ancienne administration. On avait choisi les hommes les plus sérieux et les mieux qualifiés pour conduire cette entreprise à bonne fin. L'honorable M. Parent, un des plus forts administrateurs qui soient passés dans les départements publics, était le président de cette commission, et on n'a absolument rien trouvé à blâmer contre lui.

Aussitôt que le gouvernement eut été changé, on a fait main basse sur cette commission et on l'a remplacée par un monsieur que je n'ai pas l'honneur de connaître, mais un monsieur qui coûte cher—il n'est pas dans les bas prix, celui-là. On a remplacé M. Parent par le major Leonard,—nom français et anglais à la fois—quelles que soient ses qualités, son origine et son nom, je m'aperçois que les item du budget sont assez sérieux quand il s'agit de ce monsieur.

On a discuté la route à suivre pour se rendre au grand Transcontinental, et je partage l'opinion de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), lorsqu'il a dit que, quel que soit le chemin adopté, il faut qu'il y en ait un. On a discuté l'embranchement de Joliette comme le plus convenable et le plus direct, mais je ne crains pas d'affirmer que le tracé le meilleur est celui sur lequel les travaux ont déjà été commencés; je veux parler de l'embranchement qui part de Montréal et qui traverse les comtés de l'Assomption, Terrebonne et Montcalm et qui est déjà rendu à Rawdon, dans ce dernier comté.

Des travaux d'études ont été faits jusqu'à Saint-Donat et ont même été continués un peu vers le nord pour rejoindre le Trancontinental. De Saint-Donat au Transcontinental, il y a une distance de 100 milles, ce qui n'est pas considérable. En continuant cet embranchement tel que commencé, on ouvrira cette partie-là du pays, partie très importante, comme je vais le démontrer en quelques remarques. Il serait d'un grand avantage pour le pays de continuer cette ligne qui se trouve à traverser les plus belles paroisses de la province. En partant de Montréal, cette voie ferrée passe par Mile-End, traverse Saint-Martin et Saint-Vincent-de-Paul dans le comté de Laval, et mon honorable ami qui représente ce comté, s'est efforcé de maintenir le choix de cet embranchement. Le comté de Laval est un beau comté, c'est vrai, comme l'a dit mon honorable ami (M. Wilson), mais il me pardonnera bien de lui dire qu'il n'est certainement pas plus beau que le comté de Montcalm. Il n'y a qu'un seul comté qui soit plus beau que Montcalm, c'est celui de l'Assomption, et j'ai bien envie de dire pourquoi; c'est parce que ce comté renferme le berceau de l'ancien premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Voilà pourquoi c'est le plus beau comté du Canada.

En continuant ce que je disais tout à l'heure, cet embranchement de Saint-Vincent-de-Paul passe par Terrebonne, Mascouche dans le comté représenté par l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel). Je regrette qu'il ne soit pas

présent, car je lui ferais mes compliments sur sa conspiration du silence.

Viennent ensuite les paroisses de l'Epiphanie, de l'Assomption, de Saint-Paul-l'Ermite et du Saint-Esprit.

Ah! celle-là c'est la plus belle paroisse, car c'est la mienne, le clocher de son église a fait connaître mon entrée dans ce monde. De là, l'embranchement en question se rend à Saint-Alexis, Saint-Jacques, Montcalm et Rawdon, puis traversera Saint-Léonard, Saint-Emile, Notre-Dame-de-la-Mercie et Saint-Donat. Passé Saint-Donat, le territoire n'est pas encore organisé, mais c'est un territoire immense.

Pendant lonngtemps on a cru que la province de Québec était bornée aux Laurentides. C'était là une erreur grave et on constate aujourd'hui que de l'autre côté de ces montagnes, il y a une autre province de Québec aussi grande que la nôtre, un immense territoire que le gouvernement de Québec est à organiser, l'Abbitibi, surnommé maintenant l'Ungava. Ce chemin de fer va traverser ce territoire et en continuant cet embranchement déjà commencé, de Saint-Donat jusqu'au Transcontinental, on traversera cet immense territoire qui fait que la province de Québec est la plus grande de l'univers entier.

Quels sont les avantages offerts par la continuation de cette ligne? Laissez-moi vous dire que j'ai parcouru ce comté et que je le connais. On y compte soixante beaux lacs au nord des Laurentides.

Vous avez le lac Ouareau qui a 40 milles de tour; le lac Archambault, le lac Pimbina, mais je n'en finirais pas si je les nommais tous. Ce sont des lacs superbes. Il y a aussi de belles rivières et d'immenses forêts où la hache du bûcheron n'a jamais pénétré, un territoire bien boisé qui offrirait un commerce extraordinaire. En continuant ce chemin de fer on traverserait ces forêts superbes.

Sur le lac Ouareau il y a des chutes immenses qui pourraient servir aux industries et fournir de l'énergie électrique. Il ne faut pas oublier non plus que ces lacs sont très poissonneux. Déjà les touristes commencent à s'établir sur les lacs Archambault et Ouareau, et bientôt il y aura là une nouvelle population. La colonisation y pénétrera à son tour, de sorte que la province de Québec en retirera de grands avantages.

Prenez Rawdon, c'était un modeste village jusqu'à tout dernièrement. Depuis que le chemin de fer est rendu là, on y voit un superbe collège où on enseigne l'anglais et le français, bien qu'on n'aime pas les Anglais, je vous l'assure. Cependant on est fier de faire une éducation anglaise, car nous comprenons qu'un Canadien qui ne parle pas l'anglais et le français n'est que la moitié d'un homme. Quand je vois des hommes qui sont à la tête

M. LAFORTUNE.

du pays et qui sont incapables de me répondre en français, je dis que ces hommes-là ne sont que la moitié d'un homme. Les Canadiens français sont fiers de parler l'anglais. Demandez à l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier), qui n'est pas un Sheakspeare, et cependant il se fait bien comprendre quand il parle anglais. Depuis que Rawdon a son chemin de fer il a aussi son collège où se forment des hommes qui plus tard viendront en Parlement défendre leur pays et pourront le faire dans les deux langues.

Depuis que le chemin de fer circule, des moulins se sont érigés un peu partout, on fait de la pulpe en grande quantité et on vient d'établir un outillage électrique à la chute Magnan. De plus, on a mis à l'étude le projet d'alimenter la ville de Montréal par l'eau du lac Ouareau; projet qui a été depuis longtemps l'objet d'étude des hommes sérieux. Je me rappelle avoir vu le rapport de M. Lesage, ancien sous-ministre des travaux publics de Québec, qui favorisait ce projet.

Depuis que ce chemin de fer est construit, il y a des banques ouvertes sur presque tout le parcours. Ainsi, il y a deux banques à Saint-Jacques, il y en a une autre à Rawdon.

Partout où le chemin de fer circule, tout s'élève, comme par enchantement, et cela n'est pas dû à la nouvelle administration, mais bien à celle de mon digne chef, sir Wilfrid Laurier.

Si la nouvelle administration seconde les efforts de l'ancienne, je dis, tant mieux. Je ne suis pas de ceux qui disent qu'il n'y a que les libéraux capables de faire du bien. Non, les conservateurs peuvent nous imiter. Mais je dis à nos ministres: je veux bien que vous continuiez la politique de chemin de fer de l'ancienne administration, mais à une condition: pas de scandale. Que les affaires se fassent honnêtement, honorablement. Suivez notre exemple et ne tergiversez pas comme en politique· tantôt nationalistes, tantôt conservateurs; soyez sincères. Il faut que l'argent du peuple soit dépensé dans l'intérêt du peuple.

Les députés de la gauche soutenaient ce matin, en réponse aux observations de la droite, qui prétendaient qu'ils avaient diminué le coût du chemin, que cette diminution du coût n'avait été faite que parce qu'on avait réduit la qualité des travaux. Cela n'est pas difficile si, par exemple, au lieu de faire des ponts en fer, vous les faites en bois, cela coûtera assurément moins cher. Si au lieu de combler les trous, les bas-fonds, vous faites des creux et des précipices.

Le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) a essayé de poser en théorie et de nous faire croire qu'en montant, ça

va plus vite qu'en descendant; c'est une drôle de théorie.

Prétendre que quand un chemin de fer monte, cela ne fait pas plus de différence que quand il descend, c'est là une histoire en l'air. C'est comme si l'on disait qu'un homme qui rame contre le courant, va plus vite que quand il le descend. Après le mauvais temps, c'est le beau temps. En voilà des choses extraordinaires à dire, mais tout le monde sait cela. Mais l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) trouve cela extraordinaire. Si on ne remplit pas les creux, si on n'abaisse pas les côtes, je comprends que cela diminuera le coût de la voie, mais on ne fera pas un bon chemin. Naturellement, il est de l'intérêt des entrepreneurs de faire le moins de travaux possible tout en touchant le même argent. Lorsque vous posez un madrier de deux pouces au lieu de trois, cela coûte moins cher; de même aussi lorsque vous faites des ponts en bois au lieu de ponts en fer, cela coûtera moins cher, mais le pays en souffrira.

Pourquoi n'a-t-on pas suivi les plans et les contrats? On l'a demandé à l'honorable ministre des Chemins de fer, mais il n'a pas répondu à cette question. Il a chargé l'honorable député de Brandon (M. Aikins), un homme supérieur, un avocat savant, un futur juge, de prendre sa défense. Il est vrai qu'il s'est montré un peu frais, il a fait de la cavalerie légère, mais ensuite il s'est corrigé. Tout de même, il n'a pas donné de réponse satisfaisante.

On dit que le chemin est difficile à construire. Il n'y a pas de doute qu'il n'est pas toujours facile à bâtir, mais, croyez-vous pouvoir entreprendre de construire une voie ferrée d'un océan à l'autre sans rencontrer d'obstacles? C'est précisément cela qui fait la grandeur de l'entreprise, c'est pourquoi cette entreprise fait tant d'honneur à l'ancien premier ministre. Mais n'y touchez pas, faites la voie tel que convenu. Exigez que tout soit exécuté de bonne foi. Plus l'entreprise coûtera cher, plus l'œuvre sera durable et avantageuse pour le pays.

Mais on dit: il faut faire de l'économie. J'ai trouvé cela très drôle dans la bouche des conservateurs, parler d'économie! Du temps de l'ancien premier ministre, les dépenses s'élevaient à 160 millions et celles d'aujourd'hui atteignent 210 millions. Si on ajoutait les 35 millions que l'on a voulu dépenser pour la marine, cela ferait près de 250 millions. Parler d'économie, c'est un crime dans la bouche des conservateurs. De leur temps, pas une entreprise nationale n'a été faite sans qu'il y eût de scandale, et l'on vient parler d'économie!

En diminuant la valeur des travaux, on sauvera un million, dit-on. Et ce sont ces messieurs qui, dans une seule année, ont augmenté les dépenses publiques de 50 millions de plus qu'autrefois, qui viennent parler d'économie!

Je veux concéder que le pays avance et prospère, et qu'il faut augmenter les dépenses, mais pas à l'épouvante comme on le fait. Que l'on dépense ce qu'il faut pour l'administration du pays, mais qu'on n'aille pas faire des cadeaux comme on se le proposait, et pour ma part je suis fier que ce cadeau n'ait pas été consommé; je suis fier d'avoir passé plusieurs nuits dans cette Chambre parce que cela a eu pour effet d'empêcher ce gaspillage-là.

Quel est le but de la nouvelle administration en diminuant la valeur de ce chemin de fer. Evidemment c'est de le rendre inacceptable, d'en rendre l'exploitation moins avantageuse que les autres chemins afin de diriger le commerce vers les autres provinces au détriment de la nôtre. Il n'y a pas d'autre but, pas d'autre intention, c'est facile à voir. En rendant l'exploitation de ce chemin de fer plus onéreuse, les autres compagnies porteront moins d'intérêt à cette partie du pays traversée par cette voie ferrée et leur tour sera joué au détriment de la province de Québec.

M. PELLETIER: L'honorable député me permettra de l'interrompre pour lui dire qu'il serait injuste que son affirmation reste sans contradiction et soit répandue dans le public par les journaux. Les rampes sur le Transcontinental n'ont pas été changées seulement dans la province de Québec, mais à partir du lac Supérieur jusqu'à Québec, ce qui prouve que ce changement n'a pas été fait dans le but qu'il vient d'indiquer.

M. LAFORTUNE: C'est encore pire. Je respecte la parole de l'honorable ministre, mais il ne donne pas de preuve à l'appui de son dire. Il me permettra bien de lui demander des preuves.

La première partie du chemin a été faite suivant les contrats et ce n'est que depuis que l'administration a changé, que l'on a renvoyé l'ancienne commission à la tête de laquelle était M. Parent, un homme compétent, que l'on a fait ces changements.

Je dis, c'est la meilleure preuve que les griefs dont on se plaint, et les accusations portées contre l'administration sont bien fondées, puisqu'on n'y répond pas.

Le très honorable chef de l'opposition a déclaré, ce matin, que depuis six mois, requêtes sur requêtes, instances sur instances, on avait demandé des détails au département des Chemins de fer, et ces détails sont encore à venir.

Quelle était la nécessité de mettre de côté l'ancienne commission, et de nommer MM.

Leonard et Stanton pour faire des enquêtes, pour tâcher de découvrir s'il n'y avait pas quelque chose de louche, quelque chose qui ne fût pas honorable dans la conduite des anciens commissaires? Ce sont des messieurs qui coûtent cher. Ils gagnent bien plus que les députés. Ils n'ont pas à demander souvent d'augmenter leur salaire, cela leur vient de source, cela marche tout seul.

Le 29 avril dernier, un sénateur posait au Gouvernement les questions suivantes au sujet de MM. Gutelius et Stanton:

L'hon. M. Casgrain demande:
1. M. Lynch Stanton, avocat, est-il maintenant à l'emploi du Gouvernement?
2. A-t-il été à l'emploi du Gouvernement?
3. Dans l'affirmative, combien de temps?
4. Quels sont ses devoirs?
5. Combien lui a-t-on versé jusqu'à présent?
6. Est-il employé à la journée, au mois ou à l'année?
7. A-t-il fait un rapport?
8. Dans l'affirmative, quand son rapport sera-t-il déposé?
9. M. Fred. Gutelius, ingénieur civil, est-il maintenant à l'emploi du Gouvernement?
10. A-t-il été à l'emploi du Gouvernement?
11. Dans l'affirmative, combien de temps?
12. Quels sont ses devoirs?
13. Combien lui a-t-on versé jusqu'à présent?
14. Est-il employé à la journée, au mois ou à l'année?
15. A-t-il fait un rapport?
16. Dans l'affirmative, quand son rapport sera-t-il déposé?

Il est édifiant de voir les réponses que le Gouvernement a données, par la bouche de l'honorable M. Lougheed, qui représente le Gouvernement au Sénat. Les voici:

L'honorable M. Lougheed—Voici les réponses:
1 et 2. Oui.
3. Depuis le 3 juin 1912.
4. De faire une enquête des plus minutieuses sur tout ce qui se rapporte à la construction même du chemin de fer Transcontinental notional entre Moncton et Winnipeg, et sur toutes les dépenses qu'elle a causées, etc.
5. $17,109.71.
6. Il est employé à la journée.
7. Non.
8. Je ne le saurais dire.
9 et 10. Oui.
11. Depuis le 1er février 1912.
12. De faire une enquête des plus minitieuses sur tout ce qui se rapporte à la construction même du chemin de fer Transcontinental national entre Moncton et Winnipeg. et sur toutes les dépeses qu'elles a causées, etc.
13. $25,552.48.
14. Il est employé à la journée.
15. Non.
16. Je ne le saurais dire.

Et on parle d'économie! L'honorable député de Brandon disait tantôt: chez nous, on fait de l'économie. Eh bien je lui réponds: chez nous, on appelle cela extravagance et gaspillage. En effet, on a nommé ces deux hommes pour faire une enquête, ils ont reçu $43,000 pour cela et n'ont pas fait de rapport. Et on dira que c'est de l'économie. Chez nous, on dira que c'est de l'économie de bouts de chandelle. On demande à ces messieurs: Avez-vous trouvé quelque chose qui ne fût pas honnête? Et ces messieurs ne peuvent pas répondre. Cependant à la veille des élections, on arrivera avec quelques gros scandales, on ira devant le peuple parler de scandales dans la construction du Transcontinental, mais nous saurons bien leur répondre.

Est-ce de la bonne administration? est-ce avantageux pour le pays que de payer $43,000 à deux hommes pour faire une enquête qui n'aboutit à rien?

Et, depuis, M. Gutelius vient d'être nommé le seul administrateur de ce chemin à un salaire de $20,000 par année. Seul, à la tête de ce chemin de fer, comme un petit czar de Russie, pour être seul à dépenser.

Il est bien regrettable, monsieur le président, que ces choses-là se passent dans un pays comme le nôtre. Où allons-nous, si la présente administration continue à exploiter ce chemin? Je suis à me demander si cela va durer bien longtemps?

M. WILSON (Laval): Jusqu'aux élections.

M. LAFORTUNE: Ils n'en veulent pas d'élections; on leur demande d'en faire et ils se sauvent.

Les ministres qui gouvernent pourront chercher à détruire tout ce que l'ancienne administration a pu faire; ils pourront essayer d'amoindrir la valeur du chemin de fer commencé par elle; ils pourront crier aux scandales. Au moins, de notre temps, lorsque ces messieurs prétendaient qu'un scandale existait, nous étions prêts à relever le gant et à leur dire: demandez une enquête, et nous allons tirer cela au clair, et détruire vos prétentions. Mais pour la nouvelle administration, il n'y a pas d'enquête possible, et je serais prêt à demander une enquête sur la construction de ce chemin de fer par l'ancienne administration; si je pensais pouvoir l'obtenir.

En résumé, monsieur le président, je tenais à faire voir l'importance qu'il y a de continuer l'embranchement de Montréal à Rawdon, de Rawdon à Saint-Donat, et de Saint-Donat jusqu'au Transcontinental. J'espère que la nouvelle administration qui est chargée de continuer la politique de chemin de fer inaugurée par l'ancienne administration, ne verra pas d'autre route convenable que celle-là.

Il ne me reste plus qu'une remarque à faire: Que les honorables messieurs de la droite cherchent par tous les moyens possibles à changer le type, à diminuer la valeur du chemin commencé par sir Wilfrid Laurier, cela ne me surprend pas trop; mais une chose est certaine, c'est que, s'ils

peuvent réussir à diminuer l'importance de cette entreprise, il est une chose que personne ne pourra amoindrir, qu'on ne pourra jamais détruire, ce sont les seize années de bonne administration du parti libéral présidé par le très honorable chef de l'opposition, et, en ce qui concerne les chemins de fer, le passage à ce ministère de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) qui a administré son département avec habilité, distinction et avantage pour le pays. On n'enlèvera jamais la grande affection que les Canadiens ont pour l'ex-premier ministre, sir Wilfrid Laurier.

M. MICHAUD: Je vois dans le rapport de la commission du chemin de fer Transcontinental national pour les neuf mois écoulés le 31 décembre 1912, que la commission a acheté de E. Leonard et Fils cinq assortiments complets de générateurs Westinghouse, de 50 K.-W., avec engins Leonard, à être intallés dans des remises à engins, à Moncton, Napadogan et Edmundston (N.-B.), à Parent (P.Q.), et à Grant (Ont.), pour une somme totale de $23,359. Il y a quelques années, la ville d'Edmundston, dans le comté de Victoria (N.-B.), un point divisionnaire du Transcontinental, se dota d'un aqueduc, d'un système de force motrice et d'éclairage électrique. Nous sommes à pourvoir le Transcontinental d'un système d'éclairage et d'approvisionnement d'eau. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux nous ayant dit que son ministère est très économe, je lui ferai remarquer qu'il y gagnerait à faire fournir l'énergie électrique au chemin de fer par la ville d'Edmundston au lieu d'acheter ces engins et d'encourir les frais qu'ils coûteront nécessairement, dans cette localité-là. Edmundston a contracté un emprunt pour se doter d'un aqueduc et d'un système de force motrice et d'éclairage électrique, et le chemin de fer a encouragé cette municipalité jusqu'à un certain point, car il lui a versé $2,000 par année pour approvisionnement d'eau et pour éclairage fourni par un certain nombre de lampes électriques. Si le chemin de fer se faisait fournir l'énergie électrique par la ville—et elle en a à vendre en quantité, actuellement—il y gagnerait, car avec un engin il faut du charbon, un chauffeur, et toutes les autres dépenses inhérentes au fonctionnement de cet engin. Le ministère et la commission feraient donc beaucoup mieux d'acheter de l'énergie électrique de la ville d'Edmundston.

Je regrette sincèrement ce qu'a fait la commission du chemin de fer Transcontinental pour un grand nombre de gens qui ont été employés jusqu'à ces derniers temps dans la ville d'Edmundston. Il y avait un certain nombre de bons citoyens ayant une famille nombreuse qui étaient employés sur la ligne et qui s'étaient fixés à cette localité, mais il y a deux ou trois mois ces hommes ont été renvoyés et remplacés par des ouvriers de Moncton. Je ne veux pas faire de comparaison entre l'habileté et la capacité des gens de mon comté et celle des habitants de Moncton, parce qu'il y a toujours un peu de rivalité entre les villes et les bourgs au sujet des chemins de fer, mais le ministre me paraît être très juste et je voudrais lui demander d'examiner la chose et de voir pour quels motifs ces changements ont été faits. Je demanderais aussi au ministre de faire une enquête à propos de la question dont je lui ai parlé d'abord et de conseiller à la commission de prendre le pouvoir de la ville d'Edmundston.

M. COCHRANE: Je me ferai un plaisir d'étudier la question avec le commissaire et de porter les faits à son attention. Si l'on peut se procurer le pouvoir à meilleur marché ou à aussi bon compte à Edmundston, c'est là que nous le prendrons.

M. GRAHAM: Puis-je demander à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux quelques renseignements sur les terminus de Québec? Si mes souvenirs sont précis, au cours d'une visite que nous avons faite à Québec, il y a quelques années, nous avions avec nous le président d'alors de la commission, le président et le vice-président du Grand-Tronc, l'ex-ministre des Travaux publics, l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux et l'ex-ministre des Postes. En visitant la ville, nous avions alors pour but de voir si nous pourrions faire quelque entente, non seulement pour l'établissement d'une gare et de terminus, mais pour que les départements des Travaux publics et des Chemins de fer puissent s'entendre avec la commission et avec la compagnie du chemin de fer à propos des améliorations sur la ligne, depuis le pont de Québec vers l'est jusqu'à la ville et du partage des propriétés nécessaires entre la commission et le département des Travaux publics.

Le département des Travaux public avait en vue la construction de quais le long du bord de l'eau et il avait besoin de terrain à cette fin. La commission de son côté avait besoin de terrain pour l'établissement du terminus et des voies qui s'y rattachent et on pensa que l'acquisition de tous les terrains nécessaires pourrait être faite par un seul département et qu'ensuite la division ou le transfert de ce qui serait nécessaire à l'autre département, pourrait se faire facilement. Il y a déjà quelque temps de cela et je parle absolument de souvenir. Nous avons vu les représentants de la ville et discuter la situation de la propriété nécessaire, assez longuement. Plus tard la commission a acheté le marché Champlain pour y installer une gare. A l'époque on insistait beaucoup pour faire acheter au

Gouvernement un édifice public dont j'ai oublié le nom—soit cela soit la démolition d'un édifice de l'Etat pour le reconstruire sur l'emplacement du terminus. Je ne sais pas ce que l'on a fait depuis; je suis porté à croire qu'on a modifié les arrangements et que les terrains le long de la rivière Saint-Charles sont achetés pour y établir au moins une partie du terminus. Je voudrais avoir quelques explications à propos des changements adoptés, si nous avons toujours la propriété Champlain et ce que le Gouvernement a l'intention d'en faire.

M. COCHRANE : Nous avons toujours la propriété du marché Champlain et nous avons l'intention d'y installer deux voies. Nous avons pensé et la cité également qu'il n'y avait pas assez de place à cet endroit pour le trafic que nous espérions faire à Québec. Nous avons en vue la construction d'une petite gare pour la facilité des navires. La commission du port a consenti à établir une ligne qui se réjoindra avec celle de la rivière Saint-Charles. Quant au terminus proprement dit nous n'avons pas encore pu faire une convention définitive, mais il y a entente sur les points principaux entre le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Il se peut qu'un tunnel soit creusé près de Wolfe's-Cove, sous la ville, mais jusqu'à ce qu'il y ait un trafic suffisant nous nous proposons d'emprunter la voie du Nord-Canadien et d'avoir une gare commune avec le Pacifique-Canadien. En vertu de la convention, un chemin de fer quelconque peut y avoir accès et y trouver de la place et des facilités. Nous désirons faire une seule gare pour la ville entière.

C'est ce qu'on devrait faire dans toutes les villes et les bourgs. Nous avons pensé installer les ateliers à Sainte-Foye, près du pont. Ce projet a été modifié et un arrangement a été conclu avec la ville pour placer les ateliers à Saint-Malo. Nous avons acheté les terrains à cet endroit pour un assez bon prix.

M. LEMIEUX: Combien avez-vous payé?

M. COCHRANE: Un peu plus de $1,000 l'acre. Le motif du changement est qu'il était très difficile de se procurer de l'eau. Nous avons pensé que cela ne convenait pas d'être obligé de compter sur des puits artésiens. Le terrain de Saint-Malo est plus près de la ville, qui a consenti à fournir l'eau gratuitement et à nous dispenser de certaines taxes. La convention n'a pas été signée, mais c'est entendu avec M. Chamberlin et le Pacifique-Canadien.

M. LEMIEUX: Je suis très satisfait que l'honorable ministre ait donné au comité cette explication au sujet des ateliers de Québec sur le Transcontinental et également de la gare centrale. Il me semble que la question est devant le public depuis tant d'années que nous devrions prendre une décision. Comme le sait mon honorable ami, c'est après de longs pourparlers avec la municipalité de Québec, que le marché Champlain a été vendu au Gouvernement pour la modique somme de $100,000. Il est admis aujourd'hui, et je pense que le ministre des Postes sera de mon avis, que le marché Champlain aurait rapporté beaucoup plus à la ville s'il avait été exproprié pour d'autres motifs.

Au moment où la transaction a eu lieu, le maire et le conseil de Québec ont pris en considération le fait qu'à cet endroit même vous installeriez le terminus du Transcontinental et que vous y érigeriez une station monumentale. L'honorable ministre me dit que bien que nous puissions avoir à Québec une station commune à tous les chemins de fer transcontinentaux, pourtant le Gouvernement construira une station au marché Champlain. L'honorable ministre ne dit pas, toutefois, quel sera le genre de cette station. Il dit que ce sera une station avec double voie à partir de Sillery et que plus tard on pourra construire un tunnel qui fera passer les trains à l'autre extrémité de la ville. Tout cela est très problématique et ne nous donne pas la conviction qu'on fera grand'chose dans un avenir prochain.

M. COCHRANE: C'est à la demande du Grand-Tronc-Pacifique que nous n'avons pas commencé le terminus. Il coûtera environ $1,000,000.

M. LEMIEUX: Quand M. Parent était président de la commission du Transcontinental national, les compagnies en étaient arrivées à une entente, sauf peut-être le Pacifique-Canadien. Il est bien connu que le Pacifique-Canadien est opposé à toute entente avec une autre compagnie. Nous en avons un exemple à Ottawa. Le Pacifique-Canadien n'arrivera pas avec le Grand-Tronc à une entente pour la gare Centrale, mais il cherche un emplacement pour lui seul. Quand j'étais ministre de la couronne, j'ai su tous les efforts que faisait le Pacifique-Canadien pour se procurer un autre emplacement. Mais là n'est pas la question. Vous n'obtiendrez pas facilement le consentement du Pacifique-Canadien, du Nord-Canadien ou du Grand-Tronc et la question sera indéfiniment retardée. Mon honorable ami peut être très bien disposé à l'égard de Québec et être très désireux d'agir envers cette ville comme ses prédécesseurs, mais il ne pourra pas faire que les trois grandes compagnies s'entendent pour une gare commune, mais le ministre des Postes fera toujours miroiter aux yeux du public la possibilité d'une gare commune à l'avenir.

Si mon honorable ami peut réussir, ce sera très bien, mais on a perdu trop de temps. Quant aux ateliers, je ne comprends pas pourquoi ce changement a été fait. L'emplacement du Cap-Rouge a été

choisi et on s'attendait à ce que les ateliers y fussent construits. On me dit que même après le choix de Saint-Malo, il y aura une rotonde au Cap-Rouge. On s'attendait à la voir installée à Cap-Rouge. Maintenant il y a un changement et vous allez à Saint-Malo. D'après ce que je vois dans les journaux de Québec. . .

M. COCHRANE: Vous lisez les mauvais journaux.

M. LEMIEUX: Je lis les journaux libéraux et conservateurs. D'après ce que j'ai lu dans la presse de Québec, je comprends que vous allez établir ces ateliers dans une localité marécageuse et cela coûtera beaucoup au Gouvernement. Il y a un an vous avez acheté à Saint-Malo des terrains pour $1,000 l'acre et je me permets de dire qu'ils ne valaient pas la moitié de ce prix.

M. COCHRANE: Nous pourrions obtenir le double aujourd'hui.

M. LEMIEUX: Vous le pourriez probablement, maintenant qu'on sait que les ateliers y seront installés et qu'il va y avoir là une forte population active qui se fixera dans le voisinage des ateliers. Mais alors vous avez acheté des terrains agricoles à Saint-Malo qui n'est pas annexé à Québec et qui devra l'être en partie.

M. WILCOX: A quelle distance est-ce de Québec?

M. LEMIEUX: Le ministre des Postes pourra vous le dire.

M. PELLETIER: La plus grande partie est dans la ville.

M. LEMIEUX: Les ateliers sont hors de la ville.

M. PELLETIER: Non.

M. LEMIEUX: Vous devrez annexer le territoire pour qu'il fasse partie de la ville.

M. WILSON (Laval): De quel territoire s'agit-il?

M. LEMIEUX: De Saint-Malo qui est situé en dehors des limites de la ville. La municipalité devra fournir l'eau et établir les égouts. Le coût de l'incorporation à la ville de Québec sera considérable.

Je discute cette question en dehors de tout esprit de parti; je n'ignore pas que j'ai des amis qui ont des intérêts dans cette partie de la ville, tout comme l'honorable ministre des Postes. Je puis en dire autant à l'égard des terrains du Cap-Rouge. Cependant, si mon honorable ami veut bien écouter ce que je me propose de lire, il entendra un résumé des objections que l'on oppose au choix de Saint-Malo. Je cite un article du "Quebec Telegraph" du 21 mai:

Une déception et un piège.

Ce serait une folie que de ne pas parler franchement. Le projet de changer l'emplacement des ateliers du Transcontinental du Cap-Rouge à Saint-Malo, est un autre coup fatal porté aux plus chers intérêts de Québec. Ce n'est ni plus ni moins qu'une partie de l'infernal complot ourdi par nos pires ennemis de l'Ouest, pour ruiner la section de Québec de ce chemin de fer et pour amoindrir autant que possible les avantages que nous sommes en droit d'attendre de cette grande entreprise nationale. Ce qui rend la situation plus grave encore, c'est de voir Québec poignardé par ses propres fils, par ceux-là mêmes qui devraient être les gardiens vigilants et fidèles de ses intérêts, mais qui abusent de leur position, soit pour satisfaire leurs sentiments vindicatifs contre des adversaires politiques, soit pour réaliser d'énormes profits personnels, résultant d'opérations immobilières faites par d'autres en leur nom, sans se soucier des torts irréparables causés à la ville de Québec.

Pour la masse du public qui ne réfléchit pas, qui est dans une ignorance complète de la véritable portée de ce projet, il y a toujours l'excuse qu'elle ne se rend pas compte de la comédie qui se joue à ses dépens et qu'elle n'a pas encore aperçu les mains habiles qui tirent les ficelles dans la coulisse. Il est même assez naturel que ces électeurs se laissent tromper par l'idée habilement répandue que les ateliers situés à leurs portes seront pour eux et pour la ville, beaucoup plus avantageux que s'ils étaient situés à 6 ou 7 milles plus loin. Il en serait incontestablement ainsi. . .

Je demande au ministre de bien écouter ce qui suit:

. . .si l'emplacement de Saint-Malo offrait même le quart des avantages naturels que possède l'emplacement du Cap-Rouge. Mais il est bien loin d'en être ainsi; l'emplacement de Saint-Malo offre une multitude de graves objections et on ne trouverait pas dans tout le pays un ingénieur ou un homme de chemin de fer qui, s'il n'est pas à la solde du Gouvernement ou des conspirateurs et de ceux qui les inspirent, songerait un seul instant à donner la préférence à Saint-Malo pour une entreprise de cette nature et qui ne ridiculise pas un pareil projet.

Pourquoi veut-on avoir les ateliers à Saint-Malo? Parce que l'on suppose généralement et que l'on fait proclamer partout que ces ateliers fourniront en abondance de l'ouvrage à nos ouvriers et que cela augmentera naturellement notre population, que cette population dépensera son argent dans la ville et que le commerce et les recettes de la ville en retireront de grands avantages. Tel est le tableau alléchant que les promoteurs de ce projet exposent à l'admiration et à la crédulité des simples et des ignorants. Quelle garantie possède le public que ce brillant effort d'imagination des spéculateurs rapportera de tels fruits?

M. COCHRANE: C'est un de ceux qui sont à l'autre endroit.

M. LEMIEUX: Je l'ignore, je mentionne seulement les objections comme je les trouve ici, et sans me prononcer d'aucune façon.

Appuyés par les opinions et les déclarations des ingénieurs les plus éminents du pays et des hommes les plus compétents en matière de chemin de fer, d'hommes absolument désintéressés et indépendants, nous n'avons aucune hésitation à prédire que l'installation des ateliers à Saint-Malo sera, non seulement la plus énorme des bévues, mais aussi la cause des plus amers regrets pour la population de Québec.

En premier lieu, le changement entraînera des retards considérables, car il s'écoulera beaucoup de temps avant que ces ateliers puissent être mis en exploitation et cela fera encore le jeu de nos pires ennemis. Ce changement nous fera perdre plusieurs années, car combien faudra-t-il de temps avant que ces terrains soient mis en état de recevoir les bâtiments nécessaires, les chemins, les raccordements, etc?

Qu'arrivera-t-il ensuite? L'envoi des wagons et des locomotives à Saint-Malo, occasionnera une perte de temps et d'argent et offrira tellement d'autres inconvénients que le Grand-Tronc-Pacifique et les autres compagnies n'hésiteront pas un instant à les envoyer de préférence aux ateliers de Moncton, de Montréal, ou d'une autre ville.

Personnellement, nous aurions intérêt à voir réussir ce projet trompeur et de voir les ateliers construits à Saint-Malo, plutôt qu'au Cap-Rouge. Mais nous ne pouvons pas souffrir que Québec soit indignement trompé et dépouillé, même si cela doit nous rapporter quelques dollars. De plus, par la nature même des choses, même si les ateliers ne sont pas contruits au Cap-Rouge, cette localité prospérera nécessairement. Sa situation à la tête du pont lui assure un développement rapide et bientôt une ville populeuse surgira à cette endroit; dans un avenir très rapproché, cette municipalité sera englobée par la ville de Québec, comme la chose est arrivée pour la Pointe-Sainte-Charles, à Montréal.

Dans un autre article, commentant la lettre de M. Leonard au maire de Québec, il est dit:

Notre confrère (le "Quebec Morning Chronicle") cherche à dorer la pilure amère que M. Leonard ordonne à notre population d'avaler, en échange des grands avantages que lui et son organe prétendent nous conférer par le transfert des ateliers du chemin de fer à Saint-Malo.

Il sait parfaitement que l'opinion publique sur cette question a complètement changé, que les contribuables ont commencé à voir plus clair et à mieux comprendre le projet et qu'il n'est plus possible de leur faire croire que l'opposition à cet impossible projet de Saint-Malo provient uniquement de ceux qui ont engagé des capitaux au Cap-Rouge et que ceux qui veulent que les ateliers soient à Saint-Malo sont tous des citoyens animés des meilleurs sentiments, désintéressés, n'ayant en vue que le plus grand bien de la ville de Québec.

C'est pourquoi notre confrère nous dit maintenant que les propositions de M. Leonard ne sont pas de moitié aussi mauvaises qu'elles le paraissent, que sa lettre demande à être étudiée pour être bien comprise et appréciée, que l'opération n'est pas aussi léonine que ses adversaires voudraient le faire croire, que l'on ne nous demande en réalité aucune concession et qu'en général, c'est Québec qui profitera le plus du marché. Nous n'aurons pas de rues à construire; c'est le Gouvernement qui fera tous ces travaux, pour nous et à ses frais. Tout ce que l'on nous demande, c'est de fournir l'eau aux ateliers, comme on le ferait pour une résidence privée. Puis, quand il s'agira de fermer des rues ou de les déplacer, tout l'avantage sera encore de notre côté. Entre autres choses, nous y gagneront l'ouverture d'une belle rue de 75 pieds de large, depuis la grève jusqu'à la rue du Pont et l'élargissement de la rue Saint-Paul, depuis la rue Henderson jusqu'à la rue Saint-Laurent.

Quelle magnifique affaire ce sera pour nous! On remarquera cependant qu'il n'est pas dit un mot de l'obligation que nous aurons d'annexer la partie du nouveau territoire qui est en dehors des limites de la ville et qui est de beaucoup le plus étendu, ce qui nous exposerait au danger de répéter la coûteuse expérience que nous avons faite dans le cas de Limoilou. Il n'est pas question non plus des dépenses qu'occasionnerait l'extension du service de la police, des boîtes d'alarmes et de la protection contre les incendies dans tous le territoire annexé. Il n'est pas dit un mot, non plus, des centaines de milliers de dollars que la ville aurait à dépenser pour assécher complètement et permanemment les marécages de Saint-Malo, pour les rendre habitables.

Pour ce qui concerne la question de l'eau, on nous dit que tout ce que la ville aura à faire sera de fournir l'eau aux ateliers, comme elle le fait pour les résidences privées. S'il n'y a que cela, nous demandons encore une fois pourquoi renoncer à l'emplacement infiniment plus avantageux et plus convenable du Cap-Rouge, au profit de Saint-Malo, quand il est notoire que ces terrains ne sont pas appropriés à cet usage et que l'avenir de la localité est remplie d'incertitudes. Sans parler de sommes considérables qui ont déjà été dépensées au Cap-Rouge, il faudra en dépenser encore de plus considérables à Saint-Malo pour ériger un monument à la folie et nous préparer de cruels désappointements pour l'avenir. Pour la centième partie de cette dépense, on pourrait se procureer en abondance toute l'eau nécessaire au Cap-Rouge.

Ce qui ressort le plus clairement de ce que je viens de lire, c'est que les terrains à Saint-Malo sont marécageux et que la construction des ateliers à cet endroit coûtera deux fois plus cher qu'au Cap-Rouge. Personnellement, je n'ai d'autres intérêts dans la question que celui que je porte aux affaires publiques. L'opinion publique à Québec est grandement agitée par ce changement et je conseillerais au ministre de bien étudier toutes les objections que je viens de résumer, avant de prendre une décision finale. Il est possible que les journaux de Québec soient quelque peu préjugés en faveur de l'un ou de l'autre projet, selon que leurs intérêts sont à Saint-Malo ou au Cap-Rouge; cependant, la commission présidée par M. Parent, avait fait le choix du Cap-Rouge après avoir, je suppose, étudié toute la question et pris l'avis des ingénieurs. Je ne comprends pas pourquoi les wagons seraient obligés de contourner

le Cap-Diamant jusqu'à Saint-Malo, pour atteindre les ateliers.

Je répète que je n'ai aucun parti pris dans cette affaire, mais j'ai tenu à mettre sous les yeux du ministre les objections que soulèvent les journaux de Québec. Quant au prix payé pour ces terrains, l'an dernier, je répète que des experts m'ont informé que $1,000 de l'acre à Saint-Malo était certainement un prix exagéré. Ces terrains valent peut-être $1,000 aujourd'hui, parce qu'il a été décidé d'y construire les ateliers. Mais l'an dernier, ce prix était excessif. A-t-il été fixé par la cour de l'échiquier ou les propriétaires ont-ils vendu directement au Gouvernement? Par qui a été faite l'évaluation des terrains?

M. COCHRANE: Par M. Fraser. C'est la première fois que j'entends protester contre ce prix, car tous ceux avec qui j'ai causé de l'affaire sont d'opinion que nous avons fait une excellente opération. Après avoir acheté ces terrains, nous aurions pu réaliser une somme considérable en les revendant. Quant au changement dans l'emplacement des ateliers, il a été fait avec le consentement du Grand Tronc-Pacifique, du maire et du conseil municipal de Québec. Je ne puis pas trop faire d'éloge de l'accueil fait à la commission qui est allée discuter cette question avec eux et de la manière pratique et intelligente avec laquelle l'affaire a été traitée. Je tiens à remercier publiquement le maire de Québec de la réception qu'il nous a accordée. Nous espérons pouvoir commencer la construction de ces ateliers dans quelques jours. Les travaux de la gare commenceront aussi bientôt.

M LEMIEUX: La gare du marché Champlain ou l'autre?

M. COCHRANE: L'autre, et nous poserons une voie jusqu'à la gare du marché Champlain.

M LEMIEUX: Le ministre a parlé d'un tunnel.

M. COCHRANE: Le Grand-Tronc a dit: "Attendons pour voir quel trafic nous aurons à cet endroit". Le plan définitif comporte la construction d'un tunnel qui mettrait les deux gares en communication directe et la gare centrale ne serait guère plus éloignée que celle du marché Champlain. Elle aurait le grand avantage d'amener toutes les lignes de chemins de fer sur un un même point. C'est ce qu'on devrait s'efforcer d'avoir dans toutes les villes.

On devrait forcer les compagnies de chemins de fer d'établir des gares centrales, de façon à ce que les voyageurs pussent passer d'un chemin de fer à l'autre. Le tunnel sera construit du moment que la compagnie estimera que les besoins du commerce réclament cet ouvrage. Elle doit acquitter l'intérêt sur le montant représenté par toutes ces dépenses et elle ne veut pas encourir d'autres déboursés que lorsqu'il sera nécessaire de faire ces dépenses. La convention veut que le Gouvernement construise ce tunnel, lorsqu'on demandera cet ouvrage.

M. LEMIEUX: Je suis heureux que l'honorable ministre s'exprime avec tant de franchise, en cette Chambre, parce qu'il y a un an, ce mois-ci, une déclaration était faite, à Québec, par le ministre des Postes, que ce tunnel serait construit.

M. COCHRANE: Si on nous demande cet ouvrage nous l'exécuterons immédiatement.

M. LEMIEUX: Encore faut-il que le commerce donne raison de construire ce tunnel; cela peut prendre encore plusieurs années.

M. COCHRANE: Je ne l'espère pas.

M. LEMIEUX: Je comprends que la construction du tunnel sera possible, dans l'avenir, si le commerce et le volume des affaires donnent raison d'entreprendre cet ouvrage; que le Grand-Tronc-Pacifique aura son mot à dire dans cette affaire, à l'instar du Gouvernement; de plus, que le marché Champlain sera converti en gare, avec double voie.

M. COCHRANE: Et la cité consent à ce que la voie parte du marché Champlain, de sorte qu'il y aura une voie ferrée tout autour du port.

M. LEMIEUX: Troisièmement, les ateliers, au lieu d'être à Cap-Rouge, seront déménagés à Saint-Malo, et, à Sainte-Foye, il y aura une rotonde à locomotive.

M. COCHRANE: En effet, il en faudra une. On la construit maintenant.

M. LEMIEUX: A Saint-Malo, l'honorable ministre va commencer, aussitôt que possible, la construction des ateliers de réparations; si je ne me trompe, la ville de Québec ratifiera le choix arrêté par le major Leonard. La ville de Québec a décidé d'accorder au Transcontinental une exemption de taxes, durant vingt ans, ainsi que l'usage de l'aqueduc et des égouts. Quand mon honorable ami espère-t-il commencer véritablement l'ouvrage à Saint-Malo?

M. COCHRANE: Très prochainement. Je ne saurais pas indiquer de date précise.

M. LEMIEUX: Au cours de cette saison?

M. COCHRANE: Oui. Ce n'est que vendredi dernier qu'on en est arrivé à cette décision avec la compagnie du Grand-Tronc et celle du Pacifique.

M. GRAHAM: Mon honorable ami voudrait-il me dire ce que va coûter cette gare

centrale et combien coûteront les ateliers à Saint-Malo?

M. COCHRANE: Je crois que la gare coûtera $1,000,000.

M. LEMIEUX: Quel est le coût estimatif des ateliers?

M. COCHRANE: Je ne possède pas cette donnée.

M. LEMIEUX: Combien va-t-on dépenser pour la gare Champlain?

M. COCHRAAE: Nous n'avons pas ce renseignement.

M. PELLETIER: Le journal cité par l'honorale député de Rouville ne représente pas, dans cette affaire—je ne discute pas l'autre question—l'opinion des citoyens de Québec. Nul n'ignore que la majorité du conseil de ville de Québec est libérale. Pourquoi tous les échevins sont-ils tombés d'accord avec le Gouvernement sur cette question? La chambre de commerce a tenu une réunion très importante pour discuter cette affaire, qui a préoccupé l'attention de Québec durant quelque temps; des citoyens ont tenté, avec éloquence, de faire adopter certaines résolutions avisant le conseil de ville de ne pas accepter ce projet; mais le résumé de toute l'affaire fut l'adoption, à l'unanimité des citoyens présents, d'une résolution qui laissait au conseil de ville de Québec de résoudre ce problème avec la commission. Le conseil de ville a ratifié cette convention, mais cela a pris du temps. Ainsi que l'a fait observer mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, le maire de Québec a consacré beaucoup de son temps et de son énergie reconnue à la réalisation de ce projet, et je sais qu'il est parfaitement content de ce qui arrive. Je pourrais dire qu'il est même enchanté de la tournure qu'ont prise les choses et de la façon dont il a été traité par l'honorable ministre des Chemins de fer. Les neuf dixièmes de la population de Québec approuvent la conclusion à laquelle on en est arrivé, surtout en ce qui a trait à la gare centrale.

Mon honorable ami a mentionné que j'ai parlé d'un tunnel. Celui-ci eût été indispensable pour se rendre au palais, car si on avait conclu une entente en vue d'une gare centrale, le tunnel fût devenu d'une nécessité immédiate. L'entrée du Transcontinental dans Québec se fera d'une façon superbe. Le Transcontinental passera au-dessus du viaduc du Cap-Rouge, si je comprends bien, et il entrera dans Québec par la vallée de la rivière Saint-Charles, descendant par la voie de raccordement du Nord-Canadien. Nous aurons ensuite la gare centrale, au palais, et, en attendant, l'honorable ministre des Chemins de fer et la commission du Transcontinental prolongent les lignes qui longent le fleuve entre Sillery et le marché Champlain. A partir du marché Champlain, il y a une élévation sur laquelle on est à construire un chemin de fer. Tout cela fait que le Transcontinental encerclera vraiment toute la ville de Québec.

Telles sont les conventions et l'on ne doit pas s'étonner de constater qu'elles rencontrent l'approbation des citoyens de Québec.

Sir WILFRID LAURIER: Qui doit construire la ligne de raccordement?

M. PELLETIER: La commission du port.

Sir WILFRID LAURIER: La commission du port doit construire un chemin de fer allant du marché Champlain jusqu'à la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien?

M. COCHRANE: Jusqu'à la gare commune.

Sir WILFRID LAURIER: A présent, le Grand-Tronc-Pacifique est établi de Sillery au marché Champlain. Puis on doit poser une voie allant du marché Champlain aux voies appartenant actuellement au chemin de fer Pacifique-Canadien. Tout ceci présuppose qu'il y a eu d'abord quelque convention entre la commission et les commissaires du port pour construire cette ligne de raccordement, et aussi une convention avec le chemin de fer Pacifique-Canadien pour se servir de ses voies. Puis, de l'autre côté de la rivière Saint-Charles, si j'ai bien compris mon honorable ami, le Grand-Tronc-Pacifique doit se servir des voies du chemin de fer Nord-Canadien. En est-il ainsi?

M. COCHRANE: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Alors cela présuppose une autre convention avec le chemin de fer Nord-Canadien. Est-ce que toutes ces conventions ont été conclues, où sont-elles seulement à l'état du projet?

M. COCHRANE: Les grandes lignes des conventions ont été arrêtées.

Sir WILFRID LAURIER: Cela n'est pas très satifaisant.

M. COCHRANE: La question est réglée en principe, et il n'y aura pas beaucoup de détails à décider.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est ainsi qu'il faut en juger d'après notre expérience, cependant, si le conseil de ville de Québec est satisfait, je n'ai plus rien à dire.

M. PELLETIER: Il y a unanimité au conseil.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a eu beaucoup de retards relativement à cette affaire. Lorsque nous avons quitté le pouvoir au mois de septembre 1911, on était prêt à

adjuger l'entreprise de la gare au marché Champlain. A la fin de la dernière session, mon honorable ami, en réponse à une interpellation, m'a dit qu'il allait à Québec avec le ministre de la Justice dans l'intention de régler les affaires. Douze mois se sont écoulés depuis et, d'après mon honorable ami on vient seulement de s'entendre sur les grandes lignes de la convention. Si ces conventions doivent être conclues, je n'ai plus rien à dire, surtout si la ville de Québec est satisfaite. Si je m'en rapportais à mon propre jugement, je ne serais pas satisfait, mais si les gens sont contents, je le suis moi-même, seulement, j'aimerais à savoir si cela va se faire immédiatement.

M. COCHRANE: Si nous avions quelque difficulté avec le Nord-Canadien, je demanderais à la commission fédérale des chemins de fer de nous permettre d'utiliser sa voie.

Sir WILFRID LAURIER: Si nous ne pouvons nous entendre, naturellement nous pouvons en appeler à la commission, et il faudra le faire s'il n'y a pas entente. Mais si j'ai bien compris mon honorable ami, les commissaires du port ont consenti à construire le tronçon de voie ferrée allant du marché Champlain aux voies du Pacifique-Canadien?

M. COCHRANE: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Y a-t-il une résolution à cet effet?

M. COCHRANE: L'ingénieur dit que la distance n'est que de 600 pieds.

Sir WILFRID LAURIER: C'est une voie de peu d'étendue, mais je sais qu'ils ne sont pas surchargés d'argent. Ils n'ont pas les fonds pour faire cela, à moins qu'ils ne le fassent à même les emprunts qui ont été autorisés. J'aimerais à savoir s'ils ont consenti à cela.

M. COCHRANE: C'est ce qu'on m'a dit. Je n'ai pas la résolution.

Sir WILFRID LAURIER: Peut-être que mon honorable ami nous donnera ce renseignement supplémentaire lorsque la résolution reviendra sur le tapis.

M. BOULAY (texte): Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, mais les remarques que vient de faire l'honorable député de Montcalm (M. Lafortune) sont telles qu'il ne convient pas de les laisser passer sous silence.

L'honorable député a dit tant de fausse-tés, pour ne pas dire de mensonges, qu'il est impossible de laisser passer de tels avancés sans protester.

M. GAUVREAU: Monsieur le président, je soulève la question de règlement. J'aimerais à savoir si l'honorable député de Rimouski a le droit de dire que le député de Montcalm a dit des fausse-tés, pour ne pas dire des mensonges.

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Je n'ai pas entendu l'honorable député prononcer ces mots, mais s'il l'a fait, cette observation est certainement antiréglementaire.

M. GAUVREAU: Il vient de les répéter.

M. BOULAY: Je retire le mot "mensonge" et je dirai fausseté. L'honorable député avait une but, lorsqu'il parlait ainsi, c'est de se préparer de la littérature électorale, et non pas en vue de l'intérêt du pays. Cela est évident à chaque discours qu'il débite, et le "Soleil" et les autres organes de nos adversaires s'emparent de ses dires pour les colporter dans tout le pays.

Je ne nie pas à l'honorable député de Montcalm sa science légale, car il est procureur du roi, mais comme ingénieur, comme constructeur de chemins de fer, je puis contester son habilité et sa compétence.

Il a dit que les contrats avaient été changés. Je ne nie pas cela, mais il a ajouté que le Gouvernement paie le même prix pour moins de travaux. Cela est faux. Le Gouvernement s'est engagé à payer la construction de ces travaux à tant la verge: Tant pour la roche, tant pour le sable, etc., de sorte que le Gouvernement ne paie que pour les travaux qui sont faits et rien de plus.

Il a dit aussi qu'on avait changé le niveau des rampes et que cela donne moins d'ouvrage. En agissant ainsi on a beaucoup diminué les travaux et par là même c'est autant d'argent d'épargné pour le Trésor public. Je ne dis pas que cela ne soit pas un inconvénient pour la marche des trains, car dans une rampe un engin ne peut pas tirer autant de chars que s'il n'y avait pas de rampe ou si elles étaient plus douces. Mais dans la construction il est faux de dire que le pays se trouve à perdre plusieurs centaines de mille piastres que les contracteurs empochent.

Il est bon de rétablir les faits afin que l'honorable député de Montcalm ne puisse pas aller ensuite dans son comté et dire: J'ai avancé tels et tels faits dans la Chambre et pas un seul conservateur ne les a réfutés.

Ce n'est pas seulement dans la province de Québec que des changements ont été faits sur le chemin de fer Transcontinental. L'honorable ministre des Postes s'est empressé de corriger l'honorable député de Montcalm en rétablissant les faits et en lui disant que c'est sur tout le parcours de la voie non encore construite. C'est cela qui est vrai et non pas ce que le député de Montcalm a dit. Ces changements affectent ce chemin de fer dans les parties qu

traversent le Nouveau-Brunswick et l'Ontario comme Québec, partout où le chemin n'était pas encore fini. Cela n'a donc pas été fait par antipathie pour la province de Québec, mais dans un but d'intérêt public. C'est encore là une fausseté qu'il importait de relever, car le Gouvernement n'a pas agi ainsi par antipathie pour Québec, comme l'a prétendu l'honorable député de Montcalm.

Il est beau de lancer des accusations à droite et à gauche sans donner aucune preuve. Cela est facile, et Voltaire n'a-t-il pas dit: "Mentez, mentez, il en restera toujours quelque chose." Je ne sais si l'honorable député a lu Voltaire, mais si j'en juge par ce qu'il a dit cet après-midi, il semble l'avoir étudié.

Il a aussi parlé de l'augmentation des dépenses. Il a dit que les dépenses publiques avaient considérablement augmenté depuis que les conservateurs étaient au pouvoir, et il a prétendu que c'était une chose inouïe. L'honorable député de Montcalm a eu l'honneur de siéger plusieurs années dans la Chambre précédente, or il doit savoir que ce n'est pas seulement du temps des conservateurs que les dépenses publiques ont augmenté. En 1896, lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, les dépenses n'étaient que de quarante ou de quarante-deux millions, et lorsque l'ancien premier ministre, aujourd'hui chef de l'opposition, est descendu du pouvoir en 1911, les dépenses publiques étaient rendues à 136 millions. Et l'honorable député se scandalise aujourd'hui parce que les dépenses se trouvent augmentées de quelques millions; encore faut-il dire que cette augmentation est due en grande partie aux travaux qui se poursuivent sur le Transcontinental et qui figurent au budget pour plusieurs millions.

Si les dépenses sont un peu plus fortes, cela est dû à l'augmentation des affaires du pays.

M. WILSON (Laval): L'honorable député devrait tenir compte de ses propres critiques de l'autre jour, lorsqu'il a blâmé l'augmentation des dépenses du département de la Milice. Il a constaté que ces dépenses avaient augmenté de 4 millions environ, et il a trouvé que c'était trop. Si le Gouvernement avait suivi la suggestion de l'honorable député en retranchant cette augmentation, cela aurait diminué d'autant les dépenses publiques.

M. BOULAY: J'ai critiqué ces dépenses; je les ai dénoncées, mais aucun de nos adversaires ne m'a secondé à ce sujet. Il ne leur appartient donc pas de me faire des reproches.

L'honorable député de Montcalm craint les scandales. Il devrait attendre au moins qu'il y en ait pour crier gare aux scandales. Pendant que les libéraux étaient au pouvoir, il y en a eu de vrais scandales et si MM. Blair, Hyman, Emmerson et Tarte sont sortis du gouvernement libéral, ce n'est pas pour rien, ce n'est pas parce qu'ils étaient tout à fait indemnes de tout reproche. Ce souvenir devrait empêcher l'honorable député de Montcalm de crier gare aux scandales, et l'engager à attendre qu'on en découvre avant de nous accuser sans preuve.

M. COCHRANE: Je me suis trompé en donnant le coût de la gare de Québec, je constate que la gare commune, hangar à marchandises, rotonde et voies coûtera $1,000,000.

Sir WILFRID LAURIER: Où cette gare se trouvera-t-elle?

M. COCHRANE: Au palais.

M. LEMIEUX: Si la convention est ratifiée?

M. COCHRANE: Je n'ai aucun doute à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre n'est pas en mesure de nous dire ce que coûtera la station du marché Champlain. A la prochaine séance du comité, je lui demanderai de nous fournir ce renseignement.

M. COCHRANE: Je n'ai pas le plan et le commissaire est absent; je me ferai néanmoins un plaisir d'obliger mon très honorable ami. Ainsi que je le lui ai déjà dit, cette station, pour n'être pas très grande, sera fort coquette.

Sir WILFRID LAURIER: On m'avait dit que ce serait un bâtiment plus considérable que cela. Je regrette qu'il en soit autrement, et c'est une chose que je ne m'explique pas. Mon honorable ami nous annonçait hier que, d'après ses prévisions, le chemin de fer serait complètement terminé l'année prochaine. On n'a encore pris aucune mesure en vue de la construction d'une gare au marché Champlain, et il sera impossible de mettre le chemin de fer en exploitation tant qu'il ne possédera pas en cet endroit une gare le reliant aux lignes de paquebots.

M. COCHRANE: Les trains peuvent se rendre jusqu'aux quais par la voie du Nord-Canadien.

Sir WILFRID LAURIER: C'est chose impossible. Je ne sais ce que mon honorable ami veut dire.

M. COCHRANE: Ils peuvent suivre la voie du Nord-Canadien jusqu'à l'endroit où ils atteignent celle du Pacifique-Canadien qui va jusqu'aux quais.

Sir WILFRID LAURIER: La voie du Pacifique-Canadien se prolonge jusque sur les quais?

M. LEMIEUX: C'est pour le compte du Pacifique-Canadien.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, mais il faut que le Transcontinental possède à Québec une gare terminus qui devra se trouver au marché Champlain. La question dont il s'agit en ce moment n'est pas de savoir si la gare sera grande ou petite. Il faut aménager un endroit où le Transcontinental puisse se relier aux lignes de paquebots. Le plan du marché Champlain n'est pas encore tracé; si on ne fait diligence, il n'y aura pas encore de gare quand la construction de la ligne sera terminée.

M. COCHRANE: La gare sera certainement construite.

Sir WILFRID LAURIER: Pour le moment, nous allons nous contenter de cette promesse et en attendre l'accomplissement.

Pont de Québec, $3,000,000.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est l'état d'avancement des travaux du pont?

M. COCHRANE: En 1912, on a enfoncé et rempli de béton le caisson principal, travail qui s'est terminé le 25 octobre; on a établi les fondations du caisson d'ancrage sud, et on y a déposé 20 pieds de béton. Il y a 105,000 verges cubes de maçonnerie à faire; à la fin de la dernière saison, on en avait fait 63,792 verges cubes. Comme il n'en reste plus que 41,208 verges cubes à faire, ce travail se trouve aux deux tiers terminé. La culée nord est terminée. L'avant-pile nord est terminée; la principale pile sud est à moitié terminée; la principale pile nord l'est aux trois quarts; le caisson d'ancrage nord l'est à moitié, et l'on a exécuté la dixième partie des travaux du caisson d'ancrage sud. Je compte que cette partie de l'entreprise sera complètement terminée cette année. On y emploie en ce moment une centaine d'hommes.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce à dire que la maçonnerie sera terminée cette année?

M. COCHRANE: Oui; on devait la terminer l'an dernier, mais nous avons consenti à une prorogation de délai.

Sir WILFRID LAURIER: Quand la superstructure sera-t-elle terminée?

M. COCHRANE: Je vais faire part des données qui me sont fournies par le président de la commission d'ingénieurs chargée de surveiller la construction du pont. Au cours de l'année dernière, les entrepreneurs ont terminé l'installation d'un nouvel atelier à Rockfield (Québec) et fabriqué une grande quantité de matériaux. Cet atelier est en activité depuis le commencement de l'année, et on y a fabriqué une quantité de pièces de charpente du pont pesant environ 1,500 tonnes, dont une partie a été transportée jusqu'à l'emplacement du pont. On s'occupe de transporter à ce même endroit les pièces d'acier devant servir aux faux-œuvres, aux grues, etc. On a commandé aux aciéries de Pittsburg 10,000 tonnes d'acier dont 6,200 ont été livrées aux ateliers de Rockfield; on en a façonné 2,000 tonnes. Les entrepreneurs sont à construire les fondations en béton des faux-œuvres pour la travée d'abord et le portique de la grue mobile du côté nord, et construisent aussi des faux-œuvres sur le côté sud. Les pièces d'acier qui serviront à l'ancrage sont toutes façonnées. Dans les cours de déchargement, le portique de la grue est presque prêt à servir. On commencera bientôt à y expédier l'acier régulièrement. Jusqu'à présent, nous avons payé $471,495.26 aux entrepreneurs de la charpente. L'entrepreneur des travaux d'infrastructure a promis de faire diligence et de ne pas retarder les entrepreneurs de la charpente.

M. GRAHAM: L'entrepreneur a-t il triomphé de tous les obstacles qu'offrait l'enfoncement des caissons?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: L'honorable ministre se rappelera que nous avons eu beaucoup de peine à arrêter le plan définitif du pont et qu'il a fallu faire certaines modifications à l'égard des piles. Si j'ai bonne mémoire, les ingénieurs m'ont dit que ces changements faciliteraient quelque peu l'enfoncement des caissons. Celui qui fut endommagé se trouvait sur le côté sud et non sur le côté nord.

Le M. Noble auquel la commission a confié la surveillance de la superstructure est celui qui était employé au canal Welland; c'est un homme de tout premier mérite. Quels sont actuellement les membres de la commission? M. Snyder en fait il partie?

M. COCHRANE: Il n'a été fait aucun changement. Je ne puis donner d'autre nom que celui de M. Montserrat.

M. GRAHAM: M. Montserrat et M. Snyder. M. Modjeska fait partie de la commission depuis qu'elle est établie. La somme de $400,000 que l'on a payée jusqu'à présent à compte de la superstructure n'est pas aussi excessive qu'elle en a l'air. Cette entreprise est trop gigantesque pour qu'on la compare aux ponts ordinaires qui ont été construits en ce pays ou à l'étranger. Le retard qui s'est produit est insignifiant si l'on tient compte de l'importance extraordinaire de l'entreprise. Ce retard est dû à deux causes dont l'une réside dans la difficulté qu'offrent les travaux de l'infrastructure.

M. COCHRANE: En 1910, on s'est heurté à des difficultés sans nombre.

M. GRAHAM: L'enfoncement des caissons et la construction des piles offraient des difficultés, et c'est pour cela que nous avons modifié le plan. L'adjudication de l'entreprise de la superstructure fut critiquée en certains quartiers, mais je n'ai jamais, et je ne crois pas que l'honorable ministre ait plus que moi entendu trouver à redire à ce que l'entreprise ait été adjugée à une maison canadienne sur l'avis, pour ainsi dire, unanime de la commission. Lorsque l'entreprise fut adjugée, on n'était pas encore prêt à commencer les travaux de la superstructure. Nos adversaires n'ont pas ménagé leurs reproches à l'ancien gouvernement, et je crois bien que si la discipline du parti ne les retenait, ils ne manqueraient pas de demander compte au Gouvernement actuel du retard qui semble s'être produit.

Ils ne doivent pas oublier qu'il n'existe pas sur tout le continent américain d'atelier assez vaste pour construire ces lourdes pièces de charpente. Il a fallu concevoir et construire des ateliers spéciaux et se munir d'un outillage tout particulier. Maintenant que cela est fait, on va pouvoir pousser les travaux et transporter régulièrement les pièces d'acier à l'emplacement du pont. Vers quelle époque le ministre compte-t-il que le pont sera terminé?

M. COCHRANE: En 1916. Aux termes du marché, il devrait être terminé en 1915.

M. GRAHAM: Certains entrepreneurs ont dit en 1914, d'autres en 1915, et d'autres encore en 1916; mais les ingénieurs chargés de la surveillance des travaux ne doivent pas penser qu'il soit possible de les terminer avant 1916. Je considère que les travaux se poursuivent avec toute la diligence sur laquelle le pays peut légitimement compter.

Je constate avec plaisir que mon honorable ami n'éprouve aucune difficulté à garder la commission intacte. M. Modjeska est un homme de valeur. M. Snyder est le Nestor des constructeurs de ponts du continent; on le considère comme le plus expérimenté des ingénieurs qui se sont fait une spécialité de ce genre de construction.

M. COCHRANE: Le président est aussi un homme de quelque valeur.

M. GRAHAM: C'est un jeune homme et un Canadien. Lorsque j'en proposai la nomination à mes collègues, on s'étonna quelque peu de ce que je voulais confier à un jeune homme la construction du plus grand pont du monde entier. Sir Thomas Shaughnessy et d'autres personnes d'expérience m'avaient fait les plus grands éloges de M. Montserrat. Je jugeai que c'était là l'homme qu'il nous fallait, et après ce qui était arrivé à la compagnie du pont, je pensai qu'il y avait lieu de s'en remettre à une personne pleine d'énergie et d'enthousiasme du soin de surveiller les travaux. Je pensai aussi que le pays tiendrait à rendre hommage à l'ingénieur qui réussirait à mener à bonne fin une entreprise aussi gigantesque, et je voulus que cet honneur échût à un Canadien. Je constate avec plaisir que M. Montserrat ne trompe pas l'espoir que nous avons fondé sur lui.

Canaux—(Frais d'établissement)—Chambly; pont entre Iberville et Saint-Jean, $52,000.

M. GRAHAM: Quand ce pont sera-t-il terminé?

M. COCHRANE: Je l'ignore. Je ne crois pas que l'on ait encore commencé les travaux. J'ai gardé le crédit au budget, mais il y a eu joliment de chamaillis; j'ai cependant appris récemment que les gens en sont venus à une entente.

M. GRAHAM: Il s'agit ici d'un pont à être construit aux frais de la province, des municipalités et du Gouvernement fédéral?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Le présent Gouvernement donnait une certaine somme et les autres construisaient le pont?

M. COCHRANE: Je crois que les deux villes d'Iberville et de Saint-Jean, ainsi que les autorités provinciales, construisent le pont avec une subvention du Gouvernement fédéral. Notre rôle se résume à peu de chose; si ce n'est à donner la subvention. Nous la donnons parce que le pont est construit au-dessus d'un canal.

M. GRAHAM: Je me rappelle les circonstances. Les intéressés construisent tout le pont et nous sommes censés en payer la partie qui se trouve au-dessus de notre propriété.

M. BOIVIN: Quand commenceront les travaux?

M. COCHRANE: Nous n'exécutons pas les travaux; nous donnons seulement une subvention.

M. BOIVIN: Quand la subvention a-t-elle été accordée en premier lieu?

M. COCHRANE: En 1910 et elle a été renouvelée depuis.

M. GRAHAM: A qui a-t-elle été accordée?

M. COCHRANE: A la ville de Saint-Jean.

M. BOIVIN: La première fois que cette question est venue sur le tapis, j'ai compris que le Gouvernement construirait la partie du pont qui passe au-dessus du canal de Chambly et que la ville construirait le reste.

M. COCHRANE: Le sous-ministre m'apprend que nous paierons la subvention de

$52,000 lorsque le pont sera achevé au gré de l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux.

M. BOIVIN: C'est là notre quote-part?

M. COCHRANE: Oui. L'an dernier, on nous a demandé de l'augmenter, mais je n'ai pas cru pouvoir le faire. Nous avons pensé que la somme de $52,000 était ce que nous devions payer.

M. GRAHAM: C'était mon avis.

Canal de Lachine.—Pont à Rockfield, $10,000.

M. GRAHAM: C'est un pont nouveau modèle, un pont à bascule. Quand sera-t-il achevé?

M. COCHRANE: Il l'est.

M. GRAHAM: Le ministre peut-il nous dire comment il fonctionne?

M. COCHRANE: Ce n'est pas le premier qui se construit; il y en a un sur la Trent. Je n'ai pas entendu de plaintes au sujet de ces ponts. Mes fonctionnaires me disent que celui-ci fonctionne très bien.

M. GRAHAM: Lorsqu'il a été décidé de le construire, on disait qu'il ferait l'affaire sur un canal étroit, mais non sur le canal Lachine.

M. COCHRANE : Ne critiquait-on pas l'endroit choisi?

M. GRAHAM : Oui, mais on critiquait aussi le modèle. Le ministre a donné le renseignement que je voulais obtenir—il a dit que le pont fonctionne bien.

Parois verticales en béton, $265,000.

M. GRAHAM : A qui l'entreprise est-elle adjugée?

M. COCHRANE: A Quinlan et Robertson; ils exécutaient déjà les travaux et, ce printemps, ils ont soumissionné la construction des parois verticales et ont obtenu l'entreprise.

M. GRAHAM : Combien faudra-t-il de temps pour achever les travaux?

M. COCHRANE : J'espérais qu'on y mettrait la dernière main cette année, mais je n'en suis pas certain.

M. MURPHY : Si je comprends bien, on a demandé des soumissions pour deux sections, et Quinlan et Robertson ont obtenu l'entreprise dans les deux cas?

M. COCHRANE : Oui.

Amélioration à l'écluse n° 4, $140,000.

M. GRAHAM : Qu'est-ce?

M. COCHRANE : Le pont au-dessus de l'écluse n° 4. Il y a une courbe accentuée qui nuit aux gros bateaux et que nous redressons. Nous avons acheté le terrain et les travaux se poursuivent

M. GRAHAM : C'est une bonne idée.

M. COCHRANE : L'honorable député connaît l'endroit; il se trouve près de l'entrée.

M. GRAHAM : Je le sais. C'est une chose qu'il convient de faire. Je suis disposé à venir en aide à celui qui a raison.

M. COCHRANE : Je le sais, et j'en tiens compte.

M. GRAHAM : Je puis dire au comité que ces travaux sont absolument nécessaires. Et il vaut autant que le parlement sache qu'il n'y a pas de fin à ces travaux dans nos canaux, nos ports et nos chenaux. Les dimensions des bateaux augmentent constamment, et les bateaux de nos jours ne peuvent pas passer dans des courbes qui n'offraient pas d'obstacles il y a quelques années. Il semble que c'est faire de grandes dépenses pour un canal construit il y a quelques années, mais ces améliorations doivent se faire. Lorsque le ministre les aura achevées, il devra probablement creuser un nouveau canal. Ces travaux dureront tant que nous tenterons de faciliter la navigation. J'approuve cette dépense.

Pour payer la créance de Brewder et McNaughton pour travail supplémentaire au creusage de la rivière Saint-Pierre, $2,205.

M. GRAHAM : Qu'est-ce?

M. COCHRANE: Ces personnes avaient une créance de $15,224 qui a été examinée par plusieurs ingénieurs. M. Marceau et l'ingénieur en chef l'ont étudiée et sont arrivés à cette conclusion. C'est une ancienne créance qui date de 1898 à 1901.

M. GRAHAM: On la trouverait trop ancienne, j'imagine.

M. COCHRANE: L'honorable député lui-même l'a examinée, je crois, lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. GRAHAM: Oui. A ce sujet, le ministre est-il parvenu à se débarrasser de quelques-unes des anciennes créances qui peuvent être fondées?

M. COCHRANE: J'ai été absent si longtemps l'an dernier que je ne suis pas aussi avancé que j'aurais voulu l'être. Il y a plusieurs créances que je crois fondées; par exemple, l'ancienne créance relative à l'entreprise de Peterborough. Je crois qu'elle a quelque raison d'être, mais je n'ai pas encore pris de décision à cet égard. On se rappelle qu'une commission a été nommée pour faire une enquête, et je me demande comment nous pouvions repousser ses conclusions, en droit ou en équité.

M. GRAHAM: Je crois que les réclamations que l'ingénieur en chef du ministre trouve quelque peu fondées, après une enquête complète devraient être soumises à la cour de l'échiquier. Dans une de ses

critiques de mon administration, l'ancien député de Lanark-sud a fait ressortir très clairement que la cour de l'échiquier a été établie pour le règlement de ces réclamations. Est-il juste de la part d'un Gouvernement de refuser à un homme le plein bénéfice de sa créance lorsqu'il l'établit par des témoins dans une cour de justice? Je suis d'avis que le Gouvernement ne devrait pas tenir compte des vices de forme et que ceux qui ont des réclamations devraient pouvoir se présenter devant la cour de l'échiquier pour les faire régler. Le public ne pourrait pas reprocher au ministre la décision qui serait rendue.

Canal du Sault-Sainte-Marie.—Elargissement du chenal à l'entrée d'aval, $10,000.

M. GRAHAM: Quel est le tirant d'eau des bateaux qui passent du côté américain?

M. COCHRANE: Vingt-quatre pieds et demi. De notre côté, il est à peine de 20 pieds.

M. GRAHAM: Avant que le gouvernement des Etats-Unis eût construit son canal, le canal canadien devait livrer passage à leurs bateaux du plus fort tirant.

M. COCHRANE: Il en est encore ainsi. Les travaux ne sont pas encore achevés du côté des Etats-Unis.

M. GRAHAM: Le ministre a-t-il pris une décision au sujet de la construction d'un nouveau canal au Sault-Sainte-Marie, ou de l'agrandissement de l'ancien canal?

M. COCHRANE: Non.

M. WILSON (Laval): Pourquoi ces dépenses sont-elles imputées sur le compte du capital?

M. COCHRANE: Les dépenses pour les canaux ont toujours été imputées de cette manière. Cette entreprise ne donne pas de recettes; elle est entièrement nouvelle.

M. GRAHAM: Voici, je crois, quelle est l'objection de mon honorable ami. Ces deux ponts ne nous appartiendront pas lorsqu'ils seront achevés; pourquoi en imputer le prix au compte du capital? Nous n'obtenons rien pour notre argent.

M. COCHRANE: Parce que ces ponts sont construits au-dessus de notre propriété. Nous avons augmenté la dépense de la municipalité.

M. GRAHAM: Il m'est venu à l'idée que la raison de l'objection de l'honorable député est que, si le pont devait nous appartenir lorsqu'il sera achevé, il y aurait lieu d'imputer cette dépense sur le compte du capital, parce que nous aurions quelque chose pour notre argent. Mais nous avons accordé une subvention à la ville d'Ottawa pour lui aider à construire un pont qui lui appartient. Pourquoi prenons-nous ces fonds sur le capital, et non sur le revenu, comme dans le cas de Saint-Jean.

M. COCHRANE: C'est un ouvrage absolument nouveau dans lequel nous conservons un intérêt. Nous sommes intéressés jusqu'à concurrence des quatre dixièmes dans le pont de Saint-Jean qui passe au-dessus de notre propriété, de sorte que nous avons quelque chose à dire au sujet de son administration.

Canal de la vallée de la Trent.—Construction, $1,000,000.

M. GRAHAM: Je suppose que le ministre aura beaucoup à dire au sujet du canal de la Trent.

M. COCHRANE: Non, a moins que vous n'en parliez.

M. GRAHAM: Je pourrais en parler. cette somme servira-t-elle à prolonger le canal dans la direction de l'ouest jusqu'à la baie ou jusqu'au lac?

M. COCHRANE: Non, dans l'autre direction. Il y a dans le budget supplémentaire un crédit destiné à prolonger le canal jusqu'à la baie Georgienne, mais cette somme-ci est pour l'ancienne entreprise.

M. GRAHAM: Le ministre nous dira-t-il dans quel état se trouvent les différentes sections, afin de renseigner les députés?

M. COCHRANE: Il faudra un an pour achever la première section, celle du lac Rice. Le coût total sera de $1,041,500.

Le coût total de la section n° 2 est de $724,000. Le crédit de $100,000 ne suffira pas pour finir les travaux. Les contrats ont été accordés en 1908.

Nous demandons pour la section n° 3 $60,000; le coût total en est de $290,000. Il faudra deux années encore pour la terminer. Nous demandons $300,000 pour la section n° 4. Le prix au contrat est de $1,330,000, et il faudra deux années pour terminés les travaux.

Nous demandons $125,000 pour la section n° 5. Avec cette somme on finira dans un an. Le coût total en est de $675,000. Ce contrat a été accordé en 1907.

Nous demandons $150,000 pour la section n° 6. Cela ne suffira pas pour la terminer. Les travaux à faire dureront encore deux ans, et le coût total sera de $525,000.

Nous demandons $125,000 pour la section n°7, et il faudra deux années pour la terminer. Le coût total sera de $430,000.

Nous demanderons ce qu'il nous faut pour la rivière Severn dans les crédits supplémentaires.

Dix ponts nouveaux, coût total $60,000. Ils seront terminés l'automne prochain. Onze valves $22,600. Moteurs pour les écluses $1,300. Portes d'écluses, division de la rivière Otonobee, $150,000. Une machine à élever les portes d'écluse $20,000.

Un bateau à moteur pour l'ingénieur surintendant $8,000. Ecluse à Trenton $48,000. Travaux d'art $125,000

M. GRAHAM: Un bateau à moteur $8,000.

M. COCHRANE: Cela paraît une somme élevée. Le bateau n'a pas encore été acheté.

M. NESBITT: Dans tous les cas, quel est le coût total de ce ruisseau?

M. COCHRANE: Le coût total jusqu'à ce jour est de $11,000,000.

M. NESBITT: Combien coûtera-t-il lorsqu'il sera terminé?

M. COCHRANE: Nous avons dépensé sur le compte du capital pour le canal de la Trent depuis 1880 jusqu'à mars 1912, $11,302,045.89. Sur cette somme $174,609.09 servirait à payer de dommages causés par l'inondation; les réclamations ne sont pas encore payées.

M. GRAHAM: Et elles ne le seront pas d'ici à quelque temps.

M. COCHRANE: La somme dépensée pour la construction jusqu'au 31 octobre 1912 est de $500,000, et sur les inondations pour inondation on a payé $2,592. Je n'ai pas d'estimation du coût total du canal lorsqu'il sera fini.

M. BURNHAM: Au sujet de la vieille rengaine de l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt), je dirai qu'un cours d'eau dont la décharge est de 140,000 pieds cubes par minute, n'est pas un ruisseau.

M. NESBITT: Cela peut-être vrai à Peterborough, mais pour nous ce n'est qu'un ruisseau.

M. BENNETT (Simcoe-est): L'honorable député sait-il que le lac Simcoe sera compris dans le canal et que ce lac a 20 milles de large? Les amis libéraux de Simcoe-est vont lui en vouloir.

M. NESBITT: Depuis que j'ai un siége dans cette Chambre, tous les ans nous avons voté de l'argent pour ce ruisseau ou ce canal. Je suis allé y faire un tour, et tout ce que j'y ai vu, c'était des bateaux de promenade conduisant des gens à des parties de campagne. Cela me semble une dépense considérable. Il y a aussi une certaine somme pour des inondations. N'y a-t-il pas moyen d'éviter cette dépense constante pour les inondations?

M. COCHRANE: J'espère arriver à une solution cet été.

M. BOIVIN: Ce canal n'est pas encore ouvert, me dit-on.

M. BURNHAM: Non, pas encore, mais j'espère que sous l'administration prompte et vigoureuse du Gouvernement actuel, sans déprécier celle de l'ancien gouvernement, il sera ouvert un jour, et il rendra de grand service au Canada.

M. BOIVIN: Quand sera-t-il ouvert, et à quelles fins servira-t-il principalement, lorsqu'il sera ouvert?

M. COCHRANE: Il sera ouvert jusqu'au lac Ontario dans un an d'ici, mais je ne saurais dire combien il faudra de temps pour le rendre jusqu'à la baie Georgienne.

M. BURNHAM: Puisque l'honorable député d'Oxford-nord s'adresse à moi, je lui donnerai une exemple de la valeur de ce canal. Il y a, à Peterborough, un moulin à farine considérable qui moud 4,500 barils de farine par jour. Il y a aussi une grande fabrique de gruau qui est vendu en Angleterre et en Ecosse, le moulin ne peut pas obtenir son grain de l'Ouest en quantité suffisante par ce qu'il n'y a pas assez de wagons, et les propriétaires du moulin ont promis d'en doubler la capacité lorsque le canal sera ouvert. Cela est une preuve de la valeur du canal, et il y aura beaucoup d'autres avantages de ce genre lorsque le canal sera ouvert d'une extrémité à l'autre.

M. NESBITT: Ce canal n'a pas été commencé dans le but d'aider à ces deux moulins.

M. BURNHAM: Je parle du trafic en général.

M. NESBITT: D'où feront-ils venir leur grain?

M. COCHRANE: Des élévateurs de la baie Georgienne et de Midland.

M. NESBITT: Il n'y a pas de raccordement entre ce canal et Midland.

M. COCHRANE: Il y en aura plus tard.

M. NESBITT: Je vois maintenant pourquoi mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) est si en faveur de ce canal.

M. BENNETT: Je conseillerais aux honorables députés de la gauche d'aller faire un voyage dans la vallée de la Trent. Lorsque ce canal sera construit jusqu'à la baie Georgienne, ainsi qu'il le sera par le Gouvernement actuel, les grands élévateurs de Port-Michigan et de Midland auront une capacité de tout prêt de 10,000,000 de boisseaux de grain. On sait que l'ancien canal Erié a réussi à faire le transport du grain dans des barges dont la capacité n'était que de 7,000 boisseaux, et avec des barges de 15,000 boisseaux sur le canal de la Trent ou on pourra faire un trafic considérable

entre Port-McNicoll et Montréal. Si le grain n'est pas transporté par ces barges à Montréal, ce canal aura du moins l'effet de faire baisser les taux du chemin du Pacifique et du Grand-Tronc entre ces deux points. Je crois savoir que la politique du ministre est de donner à ce canal huit pieds de profondeur au-dessus des seuils dans toute la nouvelle partie du canal. Dans l'ancienne partie, la hauteur est de 6 pieds, mais cette profondeur peut être augmentée à un coût comparativement bas. Si nous avions une communication par le lac Simcoe et les Grands lacs et rivières de cette région, nous pourrions avoir des barges d'une capacité de 20,000 boisseaux de grain. Nous serions dans la même situation qu'était le commerce du grain du lac Ontario il y a vingt ans. Je me rappelle le temps ou le grain américain qui venait de Chicago et de Fort-William en transit pour l'Angleterre, de même que pour la distribution dans le Canada et dans les Etats-Unis, était transporté dans des goélettes d'une capacité d'environ 20,000 boisseaux. Nous aurons dans le nouveau canal une voie de navigation de 8 pieds de profondeur et des barges d'une capacité de 20,000 boisseaux de grain. Il est regrettable que le public en général ne se rende pas compte de l'étendue et de la capacité de ces voies de navigation. Voyons par exemple le lac Simcoe qui a de 15 à 20 milles de largeur, et les lacs en aval de Peterboro dont plusieurs sont presque aussi grands. Il est vrai que les autres endroits ont des canaux, mais ici nous avons un série de grands lacs qu'il faut relier. Le gouverneur Simcoe a fait faire une exploration de cette région et de ces lacs il y a plus de cent ans. Avec une vision prophétique il a vu ce qui arrive aujourd'hui, et ce qui arrivera dans probablement dans un avenir prochain lorsque cette série de nappes d'eau sera reliée avec le lac Ontario et la baie Georgienne.

M. LEMIEUX: Je puis dire que longtemps avant Simcoe, Champlain a remonté la vallée de la Trent et a prédit qu'un jour ces grands lacs seraient reliés ensemble. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement érige une statue à Orillia.

M. BENNETT (Simcoe-est): Je ne crois pas que de grandes quantités de grain soient transportées par cette voie de navigation, parce que le transport y sera plus lent que par chemin de fer, mais je crois que ce canal aura l'effet d'obliger les compagnies de chemin de fer à abaisser leurs taux. Je ne sens pas le besoin de défendre le canal de la Trent comme voie de touristes. Si, lorsqu'il sera terminé, il devient la plus grande attraction des touristes sur ce continent, il vaudra bien l'argent qu'on y a dépensé. Nous connaissons tous les lacs Muskoka. La compagnie du Grand-Tronc vous dira que tous les ans elle transporte plus de 50,000 touristes à Gravenhurst. Songez à ce que cela représente pour le pays! Une fois terminé jusqu'à la baie Georgienne, le canal de la Trent fournira une bonne voie de navigation pour les yachts à gazoline de 130 pieds de longs, ne tirant pas plus de 6 pieds d'eau, un touriste pourra partir de New-York dans un yatch à gazoline de 130 pieds de long, ne tirant pas plus de six pieds d'eau, passer par le lac Champlain, entrer dans le Saint-Laurent à Sorel, remonter par la Trent jusqu'à la baie Georgienne et de là jusqu'au Sault-Sainte-Marie, retournant par les rivières Sainte-Claire, Détroit et le canal Welland. Je crois qu'en justice pour le canal de la Trent tous les membres de cette Chambre devraient faire le voyage de Peterborough et remonter le canal. Les visiteurs non seulement seront impressionnés par les beautés de la route, mais ils se rendront compte des avantages énormes que cette route offre au point de vue des touristes. Des Américains sont allés se construire des villas de $7,000 à $8,000 sur les bords de lacs en arrière de Peterborough. Ce sera bientôt un grand pays de touristes, et si nous pouvons en terminant ce canal, attirer de New-York et de toutes les parties du monde des centaines et des milliers de touristes, le pays sera bien dédommagé de ses efforts et de ses dépenses.

M. SINCLAIR: Je crois que le ministre devrait nous donner un peu plus de renseignements au sujet du coût de ce canal. Nous nous sommes engagés dans de très fortes dépenses en rapport avec ces canaux, et le peuple aimerait à savoir ce que celui-ci va coûter une fois terminé. Le ministre semble adopter, pour les canaux, une politique différente de celle qu'il a adoptée pour les chemins de fer. Lorsqu'on lui demande de construire une ligne de chemin de fer dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il pose le principe que non seulement nous devons lui prouver qu'il y aura assez de trafic pour payer un intérêt sur l'argent dépensé, mais...

M. COCHRANE: Ne m'attribuez pas le mérite de la construction de ce canal. Je ne l'ai pas commencé. Il a été commencé en 1880.

M. SINCLAIR: Je ne m'oppose pas à l'entreprise, mais je voudrais savoir quel en sera le prix lorsqu'elle sera terminée. Je ne suis pas adverse à la construction du canal. Il est bien possible que je n'en connaisse que peu de chose. Je sais cependant que le lac Simcoe constitue une belle nappe d'eau et je partage l'avis du député de Simcoe (M. Bennett) qu'une affluence de

touristes peut-être amenée à cet endroit. Je ne prétends pas que le canal ne sera pas utile au tafic, ni à d'autres fins, mais je veux faire remarquer que le ministre voit les dépenses à faire pour les canaux sous un autre angle que celles qui concernent l'Intercolonial. Je n'en saisi pas la raison. J'espère que ce n'est pas parce que le canal se trouve être situé dans la province d'Ontario. De fait nous ne devons pas nous attendre à un bénéfice quelconque lorsque nous soummes à bâtir, à grand frais pour le pays, des canaux. Il paraît que le trafic n'est pas profitable; mais je trouve que le ministre devrait se placer au même point de vue en ce qui concerne les chemins de fer. Je l'approuve de vouloir aider au développement du commerce de notre pays et je suis favorable à cette politique. Je n'avais en vue, quand je me suis levé, que de tâcher d'obtenir du ministre une idée du prix que coûtera ce canal une fois terminé.

M. COCHRAE: On me dit qu'il coûtera environ $16,000,000.

M. WILSON (Laval): On nous a tant parlé de ce canal au point de vue historique et géographique, que je crois devoir exprimer le désir d'en apprendre davantage. C'est une entreprise déjà ancienne. Il y eût, en effet, une exploration faite par le gouverneur Simcose et mon ami le député de Rouville nous a rappelé que Champlain avait prophétisé que, quelque jour, l'on trouverait cette partie du Canada, sur un canal. Le député de York nous a appris qu'à l'origine le lac n'était qu'une baie qui est devenue presqu'une mer, atteignant, en certains endroits, 21 milles de largeur. L'on découvre maintenant qu'il se trouve être une suite des lacs. La construction de ce canal me semble devoir s'éterniser. Nous venons justement d'apprendre du ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il s'agit d'une succession de canaux, mettant en communication une suite de lacs et que ces canaux coûteront au public $11,000,000. Le député de Renfrew-nord (M. White) porte un aussi grand intérêt que moi au canal de la baie Georgienne et nous voyons que ce canal traversant la vallée de la Trent, a englouti $11,000,000 de notre argent sans résultats pratiques. Nous désirons savoir s'il y a une partie de cette entreprise, commencée en 1880, qui soit utilisée de quelque façon, soit pour la production de force motrice ou d'électricité ou au bénéfice de la petite ou de la grande navigation.

Je ne puis comprendre comment il se fait que nous ayons dépensé $11,000,000, et que, après que cette entreprise a été poursuivie pendant trente-trois ans, nous ne soyons arrivé à aucun autre résultat que celui de pouvoir dire qu'un yacht de 130 pieds de longueur, d'un tirant d'eau de 6 pieds et mû par l'électricité ou la gazoline peut y passer. L'administration conservatrice, antérieure à 1896, a-t-elle été négligente, la dernière administration libérale a-t-elle été négligente?

M. BURNHAM: Oui les deux ont été négligentes et nous nous efforçons de faire marcher celle-ci.

M. WILSON: Le député de Peterborough (M. Burnham), veut-il dire que la construction de ce canal est si difficile; qu'il existe tant d'obstacles naturels géographiques que ses amis, qui ont occupé le pouvoir de 1880 à 1897, ont été impuissants à les surmonter?

M. BURNHAM: Les obstacles ne sont pas matériels, mais politiques.

M. WILSON: Et ces obstacles ont existé depuis trente-trois ans?

M. BURNHAM: Oui, par tout le Canada.

M. WILSON: Eh bien, c'est quelque chose d'étrange.

M. BURNHAM: C'est très bizarre.

M. WILSON: Je voudrais savoir du ministre ce qu'il se propose de faire avec le million qu'il nous a demandé de voter tout à l'heure; ce million fait-il partie des $11,000,000 déjà dépensés.

M. COCHRANE: Non, les $11,000,000 constituent le montant dépensé antérieurement au 31 mars 1912. Nous voulons ce million pour achever des travaux commencés il y a plusieurs années.

M. WILSON: De sorte que pour terminer l'entreprise nous allons dépenser $5,000,000 de plus ce qui portera le total à $16,000,000?

M. COCHRANE: $16,000,000 en tout.

M. WILSON: Et l'on espère finir en 1915 ou 1916?

M. COCHRANE: Dans deux ans, je l'espère.

M. WILSON: Si vous êtes encore au pouvoir. J'espère que cette Chambre vous en saura gré si vous réussissez à terminer ces travaux. Afin que chacune des administrations qui se sont succédées porte la responsabilité de son œuvre, j'aimerais savoir combien il a été dépensé de 1880 à 1897, quelle partie des travaux a été accomplie durant ce temps, quelle a été la partie accomplie durant l'administration libérale, ce que le ministre se propose de faire et ce qui reste à faire.

M. COCHRANE: Ce montant servira à compléter la communication jusqu'au lac Ontario. Malheureusement, quelque soit

l'administration qui a commencé cet ouvrage, elle a été entreprise par le milieu au lieu de l'être par l'une des deux extrémités.

M. WILSON: C'est le contraire du canal de la baie Georgienne, qui a été commencé par les deux bouts à la fois.

M. COCHRANE: Je me procurerai l'information avec plaisir.

M. WILSON: Je crois que ces rapports devraient être distribués non seulement aux députés, mais aussi donnés au public en général.

M. COCHRANE: C'est dans les comptes publics.

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

Reprise de la séance

Administrations centrales—Ministère des Postes—Traitement du personnel, $689,340—Dépenses casuelles, $80,000.

M. WILSON (Laval): Le ministre des Postes (M. Pelletier) veut-il me dire si le tableau des détails contenu dans ce budget comprend le traitement des commis surnuméraires employés dans les bureaux, comme celui de Montréal, lorsque l'ouvrage déborde?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Ce tableau concerne le service intérieur.

M. WILSON (Laval): Y a-t-il une somme pour la dépense dont j'ai parlée?

M. PELLETIER: Oui, plus tard.

M. WILSON: Quel est le salaire de ces employés?

M. PELLETIER: Quelques-uns $1.75, d'autres $2,00 et $2.50 selon le temps pendant lequel ils ont été employés.

M. WILSON: Dans un bureau de poste comme celui de Montréal, combien y a-t-il de ces employés?

M. PELLETIER: Je ne pourrais pas dire de mémoire. Mes employés supérieurs seront ici dans une minute et j'aurais l'information.

M. MARCIL: Il y a de ce chef une augmentation des traitements de $20,125. Quelle est la cause de cette augmentation?

M. PELLETIER: L'augmentation de l'ouvrage.

M. MARCIL: De nouvelles succursales ont-elles été établies?

M. PELLETIER: Le service de la distribution rurale a été inauguré depuis la dernière session.

M. OLIVER: Une courte déclaration des raisons de l'augmentation de $20,000 dans les traitements et de $10,000 dans les dépenses casuelles nous ferait plaisir.

M. PELLETIER: Il y a vingt-cinq augmentations de $100 et deux cent quatre-vingt-dix-huit de $50. Celles-là ont eut lieu en vertu de la loi. Nous avons engagé vingt-cinq commis additionnels.

M. OLIVER: Au traitement minimum?

M. PELLETIER: Naturellement.

M. OLIVER: Cinq cents piastres?

M. PELLETIER: Il y a quinze messagers, trieurs et emballeurs. Tout cela représente un total d'au-delà de $48,000. Il faut déduire la différence entre les traitements de ceux qui ont quitté le service pour cause de décès ou pour d'autres causes et les salaires de ceux qui ont été promus, mais qui reçoivent des traitements inférieurs à ceux reçus par les autres. Ces déductions s'élèvent à $48,350. La différence est de $20,125 qui est le montant de l'augmentation dans les traitements.

M. OLIVER: Quelle est la raison de l'augmentation de vingt-cinq dans le nombre des commis et de quinze dans celui des messagers.

M. PELLETIER: L'augmentation considérable des opérations. L'honorable député sait que ce ministère se développe rapidement, spécialement à cause de l'augmentation considérable de la population de l'Ouest. Je puis donner les détails si mon honorable ami le désire.

M. OLIVER: Je ne demande pas de détails. Mais si l'honorable ministre à sous la main les chiffres indiquant la proportion entre l'augmentation du travail et celle du personnel, je serais heureux de les connaître.

M. PELLETIER: Il y a un chiffre que j'ai présent à la mémoire et qui servira à indiquer l'augmentation des affaires: durant l'année qui s'est terminée le 31 mars 1912, la vente des timbres a été d'environ $11,000,000 et pour l'année se terminant le 31 mars 1913, de $13,000,000; une augmentation de $2,000,000. C'est une augmentation considérable.

M. OLIVER: Quant à ce qui concerne l'augmentation faite en vertu de la loi, a-t-elle été accordée dans tous les cas ou y a-t-il eu des exceptions.

M. PELLETIER: Je ne me rappelle pas dans le moment aucune exception; mais s'il y en a eu, elles ont eu lieu à cause de rapports faits par les chefs de bureaux, montrant que ces employés n'avaient pas rempli leurs devoirs, ou pour quelque cause de cette nature. Le sous-ministre adjoint me dit qu'il ne se rappelle aucun cas de ce genre.

M. OLIVER: La déduction de l'augmentation globale est due à la réduction dans les traitements attachés à des emplois vacants par des destitutions ou départs.

M. PELLETIER: Il s'agit ici du service intérieur; il n'y a pas eu de destitutions.

M. OLIVER: A moins que le service ne soit très fatal, ces exceptions ne peuvent pas être toutes dues à des décès.

M. PELLETIER: Je ne parle pas seulement de décès. Un grand nombre de nos employés s'en vont parce qu'ils ne sont pas assez payés. Ils trouvent plus cher ailleurs.

M. OLIVER: Je ne veux pas retarder l'étude du budget, et ce n'est pas là un sujet d'aucune importance politique, mais si le ministre avait en sa possession un état indiquant combien sont morts, combien ont été promus, et combien ont quitté le service, je serais heureux d'en prendre connaissance.

M. PELLETIER: Je ne pourrais pas donner ces chiffres.

M. OLIVER: Il y a une forte augmentation pour le crédit des dépenses casuelles. Quelle est la signification particulière de cela?

M. PELLETIER: Le premier article est pour commis supplémentaires aux écritures et autres commis, $8,000. Vu que les commissaires du service civil n'ont pas pu nous fournir des commis possédant les qualités requises pour être nommés permanents, il a été nécessaire d'en accepter quelques-uns à titre de commis temporaires jusqu'à ce qu'ils eussent l'occasion de passer l'examen demandé pour les positions permanentes. En outre, beaucoup de commis temporaires sont employés chaque année pour remplacer des fonctionnaires permanents prenant leurs vacances annuelles. Les traitements de ces commis temporaires sont pris sur les dépenses casuelles. L'autre article est pour diverses sortes de dépenses. Les frais de voyage, les messages télégraphiques et téléphoniques et les abonnements aux journaux sont pris sur ce crédit. Il nous faut pour cela $2,000, soit en tout $10,000.

M. BOIVIN: Quelle est l'explication de l'allocation provisoire?

M. PELLETIER: Cela est pour l'Ouest. Dans la plupart des départements il y a une certaine allocation rendue nécessaire par la cherté de la vie dans l'Ouest.

M. BOIVIN: Cette allocation pour secrétaire particulier n'est certainement pas tout ce que reçoit ce fonctionnaire?

M. PELLETIER: Il reçoit plus que cela, mais la somme de $600 est votée pour chacun des secrétaires particuliers des ministres. Cela est en plus de ce qu'ils reçoivent en vertu de la loi adoptée durant la dernière session.

M. BOIVIN: Quel est le secrétaire particulier de l'honorable ministre?

M. PELLETIER: Je n'en ai pas dans le moment. J'ai divisé les $600 entre trois ou quatre commis du département qui m'avaient aidé.

M. GRAHAM: Bien que les secrétaires doivent être protégés, afin qu'ils puissent rester dans le service, advenant un changement de gouvernement, je crois que la bonne manière d'y arriver serait de leur voter des appointements fixes.

M. SINCLAIR: Le ministre des Postes a-t-il décidé quelque chose au sujet de l'augmentation de l'allocation des receveurs de poste des campagnes?

M. PELLETIER: Selon moi, les salaires de quelques petits receveurs devraient être augmentés. On ne doit pas s'attendre à ce que celui qui ne reçoit que $35 par année fasse beaucoup de besogne. Evidemment, tout cela dépend de l'équilibre des dépenses du département avec les revenus. Je crois que quand nous aurons les colis postaux, les receveurs de postes retireront plus de profit de leur travail; et tout cela, réuni à quelques augmentations que je projette, et pour lesquelles il n'est pas besoin d'aucune loi spéciale, mettra probablement les receveurs en meilleure situation que maintenant. Cependant, rien n'a encore été définitivement décidé.

M. SINCLAIR: Le ministre des Postes ne prend aucune disposition pour une augmentation destinée aux petits receveurs de poste des campagnes?

M. PELLETIER: Je puis augmenter les allocations de ces receveurs sans rien introduire dans le budget. Ils sont payés sur les recettes des bureaux.

M. PROULX: Je crois que les receveurs des bureaux dont les recettes sont moins que $100 sont classés comme n'ayant aucun compte à rendre, et ceux-là n'obtiennent que $600 par année en vertu du statut.

M. PELLETIER: Parfaitement.

M. BRODER: Je suis très heureux que le ministre des Postes s'occupe de cela, parce qu'il y a ici une certaine chose qui passe souvent inaperçue. Personne n'ignore que les grands magasins font des affaires énormes dans les centres ruraux, et que plusieurs receveurs de poste dans les petits villages et aux chemins de traverse travaillent cinq ou six heures chaque jour pour la compagnie Eaton ou autres grandes maisons, et qu'ils ne retirent pas un sou pour cela. Le revenu s'en va à Toronto, et les receveurs de poste ne re-

çoivent aucun crédit pour cela, bien que ce soit eux qui font la besogne. Il est évident qu'il faudrait faire quelque chose pour aviser à leur venir en aide sous ce rapport.

M. NEELY: La région que je représente est une circonscription rurale, et je sais qu'une grande injustice est commise à l'égard des receveurs de poste de ces districts par suite de la rétribution dérisoire qu'ils reçoivent pour leurs services. Prenez le petit bureau de poste de campagne, ou la poste arrive deux ou trois fois par semaine durant toute l'année. Les receveurs reçoivent la somme magnifique de $35 pour les services rendus au public, et quand le mari est absent, c'est la femme qui, probablement, cent ou cent cinquante fois par année, sera chargée de délivrer les journaux et les lettres à ceux qui se présentent. Son domicile est continuellement envahi par des étrangers, et pour cela on donne la rétribution superbe de $35 par année.

M. MARCIL: Ils recevaient $10 par année avant que le parti libéral fût arrivé au pouvoir.

M. NEELY: Je ne crois pas que les libéraux soient allés aussi loin qu'il aurait fallu pour l'augmentation de l'allocation des receveurs des campagnes, mais comme le nouveau Gouvernement a un revenu bien plus abondant à sa disposition que ses prédécesseurs n'avaient il y a quelques années, je crois que c'est leur devoir d'augmenter l'allocation de ces receveurs. Nous augmentons les traitements de divers chefs du service intérieur qui sont déjà bien payés, et je crois que les receveurs de poste des campagnes ne devraient pas être oubliés dans la répartition de ces augmentations. Ces modestes employés méritent bien plus de recevoir des augmentations que certains fonctionnaires déjà grassement payés et qui recevront des augmentations si nous votons le budget qui nous a été soumis.

M. THOMSON (Qu'Appelle): Je suppose que le ministre est prêt à la discussion de l'affaire dont je l'ai entretenu?

M. PELLETIER: Certainement.

M. THOMSON: Je veux parler d'un article paru dans le "Regina Leader" du 3 mai dernier et qui porte l'en-tête suivant:

Le bureau de poste de Sintaluta est le théâtre d'un grave scandale.

Des masses de lettres dont le plus grand nombre étaient des lettres recommandées ont été délivrées plusieurs mois après leur arrivée, et seulement après enquête par l'inspecteur des postes. Les citoyens ont souffert de sérieux dommages par suite des méthodes scandaleuses règnant au bureau de poste local—— Joseph Glenn, M.A.L., met obstacle au désir de faire de la lumière sur ces agissements.

M. BRODER.

J'ignore si l'honorable ministre à vu l'article dont je parle. Cet article a trait à des difficultés qui se sont produites dans le bureau de poste de Sintaluta à propos de retard dans la distribution des lettres. On mentionne un marchand de bois de Sintaluta, du nom de Moxon, qui fournit du bois au département des Affaires indiennes. Quand j'étais dans l'Ouest, à Noël dernier, M. Moxon me parla de la chose, et je lui demandai de m'écrire à Ottawa vers le temps où la Chambre se réunirait et qu'alors je verrais l'administrateur à ce sujet. Ce ne fut que le 25 février que je reçus les renseignements que j'avais demandés. Je constate cependant que la lettre portait la date du 14 janvier, et je vois d'après l'article du "Leader" que M. Moxon a reçu le 19 février plusieurs chèques envoyés d'ici par le département des Affaires indiennes, un de ces chèques quatorze mois après la date de l'envoi. D'autres subirent divers délais plus courts, à venir jusqu'à deux mois.

Il paraît que l'inspecteur Motherwell fit une enquête à la suite de certaines plaintes qui avaient été reçues, et il a trouvé des lettres éparses un peu partout dans le bureau, les unes enveloppées en des journaux ou fourrées en des casiers et dans tous les endroits imaginables.

Je suppose, d'après ce que nous dit le ministre, qu'il doit avoir reçu un rapport de l'inspecteur. On m'informe qu'une pétition a été signée par un grand nombre de personnes aux environs de Sintaluta pour demander la destitution de ce receveur de poste. J'ignore si cette pétition a été envoyée; si elle l'a été, j'aimerais que le ministre nous le dise.

M. Hill, qui est le receveur actuellement en fonction, a été nommé par le présent Gouvernement, et j'aimerais à rappeler que, le 9 décembre dernier, l'ordre suivant a été voté par cette Chambre:

Par M. Thomson:—Ordre de la Chambre,— Etat donnant en détail le nombre de destitutions effectuées à ce jour par le Gouvernement actuel dans la division électorale de Qu'Appelle, les noms des fonctionnaires révoqués, les raisons du renvoi, les plaintes portées contre eux, et aussi, copie de toute correspondance, pétitions, papiers et documents à ce sujet, et de toutes minutes de preuve et de rapports d'enquête dans les cas où des enquêtes ont été tenues.

Conformément à cet ordre, je reçus une liste des destitutions dans la circonscription de Qu'Appelle. En ce qui concerne les Postes, les destitutions étaient pour les bureaux suivants:

Fleming, Golden-Plain, Grenfell, Kipling-Station, Montmartre et Qu'Appelle.

On remarquera que Sintaluta n'était pas compris dans cette liste. Je fis insérer au

Feuilleton une autre question au sujet de cette destitution, et le 21 mai je fus informée que le receveur précédent, M. Hastings, avait été destitué pour s'être mêlé activement de politique, le 2 décembre 1911. Cette date se trouvait comprise dans la période de temps à laquelle s'appliquait ma première question, et j'aimerais bien savoir pour quelle raison cette destitution ne fut pas comprise dans l'état en question. J'avais demandé, dans cet état, des rapports d'enquête et des notes se rapportant aux dépositions. Je vois que pour le bureau de poste de Grenfell, où M. Coy a été destitué, une enquête a été tenue par M. A. D. Dixon, de Qu'Appelle, mais ce rapport de M. Dixon n'est pas compris dans l'état envoyé. J'aimerais à savoir ce qu'il est advenu de ce rapport.

Pour le bureau de poste de Montmartre, où M. Gouin a été destitué, je vois que M. Dixon a aussi fait une inspection, et qu'il fait rapport en partie comme suit:

J'ai constaté que le receveur, un peu avant l'élection, s'était occupé de transporter par tout le district Joseph Mutrie, agent du candidat libéral, pour des fins d' lection, et qu'il avait aussi transporté un électeur libéral, Joseph Saint-Jean, de Montmartre, au bureau auxiliaire de votation d'Alpha, afin que Saint-Jean pû voter.

Apparemment, voilà ce qui a motivé cette révocation. Outre ses fonctions mal rétribuées de directeur de la poste, cet individu avait une écurie de chevaux de louage. Il avait une automobile qu'il conduisait moyennant salaire et c'est dans l'exercice de sa besogne accoutumée qu'il conduisit Mutrie et c'est sans doute ainsi qu'il conduisit les votants. A un certain moment durant cette campagne, M. Lake, le candidat conservateur fit des arrangements provisoires avec Gouin pour qu'il le conduisît dans son automobile moyennant salaire, tout comme il l'avait fait pour Mutrie. Le fait de conduire M. Mutrie moyennant salaire constitue-t-il ingérence politique, et en pareille circonstance le fait de conduire M. Lake, le candidat conservateur, ne figurerait-il pas dans la même catégorie? A-t-on révoqué M. Gouin, parce qu'il avait conduit M. Lake en automobile? Voilà la seule raison invoquée par le commissaire pour la révocation de M. Gouin. Il existe, il est vrai, la déclaration de William A. McGowan, mais elle est de nature si vague qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte. Apparemment, M. Dickson en a jugé ainsi, puisqu'il n'a pas invoqué cette déclaration comme raison motivant la révocation de M. Gouin. La raison invoquée pour cette destitution, c'est que M. Gouin avait conduit un agent libéral en automobile et qu'il avait aussi conduit un électeur. J'en suis convaincu et en fait il me l'a dit lui-même, il a reçu son salaire de Mutrie.

Je désirerais aussi qu'on m'éclairât au sujet du bureau de poste de Montmartre. Un conservateur de Montmartre me dit que la requête demandant que M. Gouin demeure à son poste a été signée par tous les conservateurs de ce village. Je constate qu'on a adressé à divers ministres et députés des requêtes dans le même sens. Si je ne me trompe, tous les conservateurs, qui utilisent ce bureau de poste, sauf l'individu qui a succédé au directeur de la poste destitué et sa famille étaient carrément opposés à ce changement. Le ministre observera que le signataire de la déclaration en question n'est nullement un citoyen de Montmartre. Il demeure au village de Kendall, à une certaine distance de là. Il n'est pas un seul conservateur qui ne soit carrément hostile à la révocation de M. Gouin et à la nomination de son successeur.

Je voudrais savoir l'attitude du ministre touchant les nominations qu'il fait. Evidemment, il ne voit pas d'un bon œil qu'il y ait des politiciens au service du ministère, s'ils sont d'une certaine couleur politique. Sa colère ne retombe pas seulement sur les vivants, on dit même que les morts n'échappent point à sa vengeance. On serait porté à croire que si le ministre voit d'un si mauvais œil les politiciens d'une certaine couleur politique, il aurait bien soin de ne pas nommer de politiciens d'une autre couleur; car enfin le mal est le mal, de quelque livrée qu'il se revête.

Or, relativement aux destitutions qu'il s'est permises dans mon comté et aux nominations qu'il a faites pour remplir ces vacances, je constate que chaque nouveau titulaire que je connais personnellement est un agent électoral du parti conservateur. Je n'en connais personnellement que trois et je vais les désigner au ministre. Les endroits sont Grenville, Montmartre et Sintaluta. A Sintaluta, il y a M. Hill, dont l'ingérance politique et électorale a donné lieu à certaines plaintes. Il a parfaitement le droit de faire de la politique. Je ne m'en plains nullement. Il est pour ainsi dire le chef de son parti dans ce village et on l'a nommé à ce poste. Puis vient M. McLeod, de Grenfell, et j'oublie le nom du titulaire à Montmartre. Au cours de la dernière campagne, ces deux messieurs ont porté la parole contre ma candidature. M. McLeod ne cesse de parcourir le comté pour haranguer les électeurs. Pourquoi les a-t-on nommés à ces postes? Est-ce parce qu'ils étaient des agents électoraux? Si c'est un péché d'être un politicien libéral, est-ce donc une vertu de se montrer politicien conservateur, ou bien est-ce un titre aux charges de l'Etat? A en juger d'après les déclarations du ministre, on ne serait guère porté à se ranger à pareil avis. Voilà des faits dont je puis garantir l'authenticité et ils méritent étude. Je le sais, les titulaires à Grenfell et à Montmartre étaient

des cabaleurs actifs. On les avait chargés de porter la parole contre moi; l'un d'eux harangua la foule contre ma candidature à Montmartre et l'autre à Summerbury, un village voisin et à diverses reprises à Grenfell et dans le voisinage.

Quand aux directeurs de la poste dans les centres ruraux, j'appuie cordialement les observations du député de Humboldt (M. Neely). Le ministre ferait acte méritoire en relevant les traitements de ces directeurs de la poste. Je désire revenir sur les faits que je viens de mentionner, afin qu'on m'éclaire à cet égard. Pourquoi la révocation du directeur de la poste de Sintaluta ne figure-t-elle pas dans la liste donnée? Le ministre a-t-il un rapport sur les difficultés du bureau de poste de Sintaluta? A-t-il reçu une requête demandant la révocation du directeur de la poste de Sintaluta? Quelle attitude entend-il prendre touchant ce rapport et cette pétition, s'il les a reçus? M. Dickson a-t-il fait rapport touchant la révocation du directeur de la poste de Grenfell? Il ne figure pas de copie de son rapport parmi les liasses du ministère. Si ce rapport a été dressé, pourquoi ne figure-t-il pas parmi les autres documents? En outre, le ministre a-t-il reçu une pétition contre la révocation de M. Gouin, directeur de la poste de Montmartre? Le fait de conduire en automobile des agents ou des votants libéraux, dans le cours ordinaire des affaires, est-ce là un motif suffisant de révocation? Enfin, quelle attitude le département entend-il prendre au sujet de la nomination des directeurs de poste, relativement à leur ingérence politique?

M. PELLETIER: Quant à la dernière question, je dois dire que le fait qu'on s'est mêlé de politique avant d'être nommé à un emploi de l'Etat, ne milite nullement contre cette nomination. Autrement, il serait impossible de nommer les politiciens aux emplois de l'Etat, même aux charges de la magistrature.

M. THOMSON: Cela veut-il dire qu'un titulaire conservera sa charge, même s'il continue à faire de la politique?

M. PELLETIER: Ce n'est pas ce que j'ai dit. L'honorable député affirme que ces directeurs de la poste ont fait de la politique avant leur nomination. c'est possible, mais ce ne serait pas là un empêchement à leur nomination. Quant au fait que la destitution du directeur de la poste de Sintaluta ne figure pas dans la liste, le sous-ministre me dit que nous pourrons peut-être éclairer l'honorable député à cet égard demain même. Si je ne me trompe, j'ai donné au sujet de ce directeur de la poste, une réponse spéciale dans laquelle j'affirmais que la destitution avait eu lieu.

M. THOMPSON: Si j'ai posé la deuxième question, c'est que mon premier effort n'avait pas abouti.

M. THOMSON

M. PELLETIER: Et le second effort a été plus heureux que le premier. Il n'est pas évident que le commis en question ait fait une omission. Une autre question posée par l'honorable député se rattache au bureau de poste de Sintaluta.

Le directeur de la poste fut congédié et la preuve testimoniale est des plus complètes. Nous avons des attestations sous serment de cinq ou six personnes affirmant qu'il a pris part à l'élection. Si le dossier a été déposé, je suppose que l'honorable député a vu ces affidavit.

M. THOMSON: Oui, mais je tiens à savoir si l'inspecteur a fait rapport au ministre. Il paraîtrait que même après cela, M. Dickson a fait rapport.

M. PELLETIER: Il paraît qu'il n'existe pas de rapport. Dans la lettre qu'il a bien voulu m'écrire pour m'avertir qu'il allait amener cette question sur le tapis ce soir même, l'honorable député fait allusion à certains documents, et je n'ai apporté que ceux qu'il demande dans sa lettre.

M. THOMSON: Si le ministre des Postes constate l'existence d'un rapport, voudrait-il bien me le transmettre?

M. PELLETIER: Oui. Quant au bureau de Montmartre, je crois qu'il existe un rapport. Il prouve que le directeur de la poste a conduit des votants au bureau de vote.

M. THOMSON: Il a mené un électeur au bureau de vote; mais l'ancien directeur de la poste est loueur de chevaux et il avait aussi offert à M. Lake de le mener au bureau de vote.

M. PELLETIER: La loi électorale interdit de conduire un électeur au bureau de vote, moyennant salaire. L'honorable député l'a peut-être oublié.

M. THOMSON: Il est possible que cet individu dirigeât sa voiture de ce côté et qu'il y ait fait monter cet électeur. Il avait aussi conduit M. Mutrie au bureau de vote. En réalité il fut rétribué pour avoir conduit en voiture M. Mutrie et il offrit aussi ses services à M. Lake.

M. PELLLETIER: Si cet individu a été rétribué, il l'a été au mépris de la loi électorale.

M. THOMSON: Est-ce violer la loi que de conduire M. Lake en voiture à une assemblée, ou d'y mener un agent électoral? Agirait-il illégalement en conduisant ainsi M. Lake ou un agent à une assemblée?

M. PELLETIER: D'après la loi il est illégal de conduire les électeurs en voiture au bureau de votation le jour du scrutin.

M. THOMSON: Cela s'est passé longtemps avant le jour du scrutin. M. Mutrie n'était pas là le jour du scrutin.

M. PELLETIER: Quand à l'affaire de Montmartre, la lettre de l'honorable député dit, qu'il est question d'une requête reçue.

M. THOMSON: Oui.

M. PELLETIER: Il n'y a rien, paraît-il, dans les liasses du ministère qui indique réception d'une requête. Si l'inspecteur en a reçu une, il aurait dû la transmettre au département à Ottawa. Quant à l'affaire de Sintaluta, le nouveau directeur de la poste a commis une erreur. Il prit pour auxiliaire mademoiselle—je passe le nom sous silence, à moins que l'honorable député ne tienne à ce que je le révèle à la Chambre—c'était la nièce du directeur de la poste, et il fit la faute de lui abandonner toute la gestion du bureau, et il résulta le gâchis mentionné par l'honorable député. Les faits se sont réellement passés comme l'honorable député l'a dit. Mais il est évident qu'il n'y a pas eu d'improbité dans cette affaire, puisque parmi les lettres qu'on avait négligé de remettre aux destinataires, il y en avait plusieurs adressées au directeur de la poste lui-même. Le dossier prouve que, lorsque je fus informé de cet état de choses et que j'appris que ce directeur de la poste avait un déficit de $682 dans sa caisse, je posai immédiatement sur le dossier une note portant qu'il ne fallait pas garder au service ce directeur de la poste et y voir sur-le-champ.

Dans ces circonstances l'inspecteur a fait l'examen et la nièce du receveur qui avait la direction du bureau de la poste fut révoquée. Depuis lors l'inspecteur et le département sont arrivés à la conclusion qu'il n'y avait absolument aucune intention de malhonnêteté. Le montant qui semblait, d'après le dossier de l'administration, avoir été dérobé fut aussitôt remboursé dès que le receveur eût son attention attirée par l'état de choses créé par la personne qui se trouvait là. Le 16 mai, l'inspecteur des postes est retourné dans la localité et a tout trouvé en parfait ordre, le receveur avait pris lui-même la direction du bureau. On nous informe que s'il s'occupe de son affaire et s'il ne nomme personne, qui soit ignorant du travail, nous aurons un très bon receveur. Dans tous les cas je pourrai lui dire que s'il ne se conduit pas ainsi il ne sera certainement pas maintenu en fonction.

M. THOMSON (Qu'Appelle): J'ai été en correspondance avec des gens de Sintaluta et j'ai trouvé qu'il y en avait beaucoup dans la localité qui croyaient fortement que la nièce avait servi de bouc émissaire.

M. PELLETIER: Non.

M. THOMSON: C'est l'opinion publique.

M. PELLETIER: On se trompe.

M. THOMSON: Il est possible que ce soit le ministre qui se trompe. Je voudrais lui demander d'ordonner une enquête complète sur cette affaire, car c'est l'opinion courante à Sintaluta. La nièce de M. Hill avait tout autant la direction du bureau de poste, quand M. Hastings était receveur avant lui et il n'y a jamais eu de plainte, autant que j'ai pu m'en rendre compte. L'opinion à Sintaluta est que le blâme ne doit pas retomber sur Mlle Gibson, je crois que c'est son nom, mais sur M. Hill. Je dis simplement au ministre que c'est l'opinion dominante et que cela vaudrait la peine de voir si oui ou non cette jeune fille n'a pas servi de bouc émissaire.

M. PELLETIER: Je n'en sais rien personnellement, mais si je peux avoir confiance dans notre inspecteur de la poste, le public se trompe en croyant que cette jeune fille a servi de bouc émissaire. D'après le dossier, les faits sont absolument comme je les ai exposés à mon honorable ami.

M. OLIVER: Il me semble que la position prise par mon honorable ami le directeur général des Postes est absolument insoutenable. Il a renvoyé un receveur des postes qui donnait entière satisfaction, absolument sans raison, sauf qu'il était accusé d'ingérence politique. Il a nommé un autre receveur, qui de son propre aveu a été un partisan et de plus le chef des partisans de mon honorable ami dans cette localité. Après sa nomination, au lieu que le bureau soit en bon état, il était dans un tel désordre que l'attention du département a été éveillée. Il y a eu apparence d'irrégularité. Les faits furent établis. Mon honorable ami parle de la révocation de l'aide du receveur. Dans le bureau, il n'y avait pas, si je suis exactement renseigné, d'aide receveur sous la juridiction de mon honorable ami. C'est un très petit bureau de poste et le partisan que mon honorable ami a nommé était la seule personne sur laquelle il pouvait compter pour la direction du bureau. Il est étrange qu'un homme compétent soit remplacé; que le bureau soit mal administré au grand scandale du voisinage et que mon honorable ami non seulement ne révoque pas le receveur, mais ne le réprimande pas. Il nous dit qu'il a révoqué la nièce du receveur. Il porte à l'attention de la Chambre et du pays l'opinion que cette jeune fille, l'aide du receveur, est la personne responsable, bien qu'il n'ait aucune preuve à nous fournir pour justifier cette accusation. Cela dépasse les bornes d'entendre le ministre des Postes défendre ainsi la nomination d'un de ses partisans. Mon honorable ami pense-t-il que le service des postes du Canada ne sert qu'à reconnaître les mérites des agents électoraux? Le service des postes

n'est-il pas plutôt pour l'utilité du public et n'est-ce pas au département des Postes de voir à ce que certains bureaux de la poste soient bien administrés? je crois que mon honorable ami comprend mal les responsabilités de sa position quand il entreprend de justifier ou de défendre une situation comme celle qu'il a défendue de cette façon ce soir.

M. BOIVIN: A propos des révocations dans le service extérieur, on a déposé l'an dernier deux relevés concernant le receveur de la poste à Granby. Je ne critique pas du tout le ministre des Postes, parce que la population de Granby est satisfaite de l'état de choses actuel. J'ai reçu un relevé dans lequel on indiquait que M. George E. Payne, de Granby, avait été l'objet de plaintes de la part de l'honorable député d'Yamaska (M. Mondou) et qu'il y avait deux demandes faites pour obtenir sa place par M. Dozois et par M. Bergeron. Quelques jours auparavant, un état avait été remis à mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) dans lequel le nom de George E. Payne était cité comme receveur. Evidemment, il y avait une erreur quelque part. Dame rumeur voulait qu'un des candidats, M. Bergeron, était nommé et qu'il avait sa nomination dans sa poche. Mes électeurs me demandent souvent de les renseigner à ce sujet et je suis embarrassé pour le faire.

M. PELLETIER: L'honorable député dit qu'il est bien satisfait de la situation actuelle. Cela règle assurément toute la question.

M. BOIVIN: Je le suis parfaitement et tant que le receveur actuel conservera sa situation les habitants de Granby seront contents. Des conservateurs très influents de Granby ont adressé des requêtes au département pour qu'il maintienne le receveur actuel. C'est un employé très capable. Mais on me demande souvent s'il est exact qu'un autre receveur sera nommé à sa place.

M. PELLETIER: M. Payne est toujours receveur.

M. CARROLL: Au mois de novembre 1912, certaines pétitions ont été envoyées au ministre des Postes et aussi au très honorable premier ministre de la part de l'union des facteurs de Sydney et de l'association réunie des facteurs qui représente 98 p. 100 des facteurs du Canada. On y soumettait à l'examen du département certains changements qui seraient d'un grand avantage pour eux. Ils disaient avoir droit à une journée de travail de huit heures, au paiement pour les jours de maladie, ce qu'ils ne reçoivent pas actuellement, et aussi qu'ils devraient avoir un demi-congé chaque semaine durant les mois de juin, juillet et août, les plus chauds de l'été. Les facteurs présentaient également un fort plaidoyer pour obtenir une augmentation de salaire. A propos du poids du courrier, ces résolutions déclaraient alors et je sais qu'il n'y a pas eu de changement depuis, que les facteurs étaient tenus de porter de 90 à 115 livres de courrier. Je ne crois pas que si des hommes sont obligés de porter ce poids, ils puissent faire leur devoir et bien distribuer les lettres. J'ai appris il y a quelque temps que d'après les règlements du départ, le poids du courrier qu'ils sont tenus de transporter est inférieur à cela. Il peut donc se faire que nous n'ayons pas assez de facteurs pour permettre aux receveurs de faire en sorte que ces employés ne portent que le poids réglementaire. Ces résolutions m'ont été communiquées il y a quelque temps, ainsi que la question de la retraite, des uniformes et d'autres détails. Il me semble que ces réclamations se recommandent d'elle-mêmes à l'attention du département des Postes.

Des employés qui sont tenus d'être dehors par tous les temps, ne devraient pas travailler plus de huit heures par jour, étant donné qu'ils sont les serviteurs d'un Gouvernement et d'un département qui peuvent bien faire en sorte qu'ils ne soient pas occupés davantage. Si un employé du service intérieur est malade un jour ou deux, il reçoit son traitement quand il est absent, mais il semble que les facteurs soient payés à la journée et que si l'un s'absente pour raison de santé, on lui retient une journée de salaire. C'est une distinction injuste.

Il y a encore même la question du demi-congé. Je ne sais pas quelle attention le ministre a donné à ces résolutions, mais s'il ne les a pas accueillies favorablement, je pense que ce serait juste pour lui de faire tout son possible en vue de remédier aux griefs des facteurs. Je ne crois pas qu'ils demandent trop. C'est une catégorie de fonctionnaires fort mal rétribuée; ils doivent travailler de longues heures et transporter de lourds fardeaux. Je sais que les facteurs de Sydney, qui sont tous d'excellents employés, étaient représentés dans la délégation qui est venu voir le ministre et je ne doute pas qu'ils ont plaidé leur cause plus énergiquement que je ne pourrais le faire, car ce n'est que tout dernièrement que ces résolutions m'ont été communiquées. Je demande au ministre de dire si ces choses ont été prises en considération et si on y a porté remède ou si on y remédiera.

M. PELLETIER: Les réclamations des facteurs m'ont été communiquées durant l'automne dernier ou l'hiver par la délégation dont a parlé l'honorable député. La règle relative à la journée de huit heures

est mise en vigueur. Naturellement, comme tous les députés le comprendront, il arrive inévitablement que des trains sont quelquefois en retard et dans ce cas les facteurs doivent travailler plus de huit heures. Mais les instructions du député sont que ces cas seront reconnus en faisant une compensation et en accordant plus de repos le jour suivant ou quelque chose de cette nature. La règle prescrit huit heures de travail par jour et les fonctionnaires du département font observer cette règle. Quant au poids porté par les facteurs, le département pense qu'il est préférable de laisser cela au jugement des directeurs. Chacun d'eux sait que le désir du département est que les facteurs ne soient pas surchargés et que s'ils ne sont pas assez nombreux pour se charger de toute la distribution en une seule tournée, quelque partie du courrier doit rester au bureau pou une seconde tournée. Naturellement, les lettres serait distribuées dans tous les cas lors de la première tournée, mais les paquets et les journaux peuvent attendre quand ils sont en trop grande quantité. Quant à la paye en cas de maladie, les facteurs la reçoivent déjà si le département est informé que la maladie est réelle.

Je me rappelle avoir dit aux représentants des facteurs qui sont venus ici, qu'ils avaient droit à leur salaire durant la maladie. Ils m'ont répondu que cette règle n'était pas observée et je leur ai alors répété que si la règle n'était pas observée, ils n'avaient qu'à formuler leurs plaintes en la manière régulière et que justice leur serait rendue. Ceci règle trois des objections soulevées par mon honorable ami. La quatrième se rapporte au demi-congé. Comme mon honorable ami peut s'en rendre compte, j'ai étudié cette question très attentivement. La question du demi-congé n'est pas encore réglée. Je l'ai soumise aux fonctionnaires du département qui rédigeront un rapport, et j'espère avoir ce rapport aussitôt que cette longue session sera terminée. Je sais parfaitement que les facteurs font un travail important et doivent être bien traités. Nous avons un excellent personnel de facteurs et toutes mes sympathies leur sont acquises. J'espère qu'ils constateront avant longtemps que l'intérêt que je leur porte ne se borne pas à des sympathies.

M. PROULX: J'espère que le ministre des Postes aura plus que de la sympathie pour les directeurs de bureaux de poste dans les campagnes. L'honorable député de Humboldt (M. Neely) a prononcé un éloquent plaidoyer en leur faveur et je corrobore tout ce qu'il a dit. A mon avis, leur salaire devrait être augmenté et le minimum devrait être fixé à $50 par année.

M. BOIVIN: Le ministre des Postes dit que nous devons avoir des sujets de mécontentement pour avoir des renseignements. Je vais lui poser une question au sujet d'une chose dont je ne suis pas satisfait. Je désire connaître les raisons de la destitution de M. J. Masse, directeur du bureau de poste à Roxton-Falls.

M. PELLETIER: Il a été destitué pour ingérence politique.

M. BOIVIN: A la prochaine séance du comité, quand nous discuterons les crédits du département des Postes, le ministre voudra-t-il me fournir quelques détails sur la nature de cette ingérence politique?

M. PELLETIER: Certainement.

M. MARCIL: J'espère que le ministre des Postes ne m'en voudra pas trop si je me permets quelques observations au sujet de certaines destitutions de fonctionnaires de son département, dans ma circonscription, d'autant plus que j'ai laissé passer toute la session sans dire un mot de cette question. J'ai ici la dernière édition du "Guide postal" et je vois qu'il y a environ 83 bureaux de poste dans le comté de Bonaventure. Depuis le 5 mars dernier, je n'ai eu aucun rapport concernant le nombre des destitutions; mais je crois qu'il y en a eu de 30 à 35. Toutes ces destitutions ont été faites pour prétendue ingérence politique.

Durant la dernière campagne électorale, j'ai eu la bonne fortune d'avoir pour adversaire M. Mousseau, fils de l'ancien premier ministre du Québec, qui, après sa défaite, se mit en rapport avec le département et entreprit de faire donner à César ce qui appartient à César, ou en d'autres termes, de faire obtenir aux conservateurs du comté une partie des dépouilles. On se porta à l'assaut de presque tous les emplois publics dans le comté, et la règle de conduite adoptée en cette occasion est exposée dans cette lettre que M. Mousseau adressait au ministre des Postes, le 9 novembre 1911:

L'hon. L. P. Pelletier,
Directeur général des Postes,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai reçu plusieurs communications de votre département, au sujet de la nomination de M. François Dion comme maître de poste à la rivière Caplan. Je me permettrai d'attirer à ce sujet votre attention sur ma lettre en date du 21 octobre dernier et adressée à votre sous-ministre. Inutile de vous dire que les demandes affluent depuis les élections. Or, comme presque tous les employés du gouvernement se sont mêlés de politique et contre nous, bien entendu, il y aura beaucoup de changements à faire. Depuis les élections nous avons été très occupés et je n'ai pas pu faire droit à toutes les demandes qui ont été faites. J'ajouterai que j'entends procéder avec la plus grande circonspection et que je ne vous recommanderai que des nominations qui soient de nature à aider le parti;

il vaut mieux prendre un peu de temps et agir de manière à satisfaire nos amis.

Votre, etc.,
(Signé): J. A. Mousseau.

Cette lettre trace la ligne de conduite qui devait être suivie dans cette campagne. A Shigawake, une des municipalités de langue anglaise du comté, M. James Poirier, qui avait été destitué comme directeur du bureau de poste en 1896, a été réintégré à la demande de M. Mousseau, malgré les protestations de la population presque tout entière. M. J. A. Le Gallais, directeur du bureau de poste et marchand de l'endroit, qui donnait entière satisfaction au département et au public, a été destitué et remplacé par M. James Poirier, qui occupait cette position avant 1896. On a prétendu que cette destitution avait été faite pour des raisons politiques, mais en réalité c'est pour toute autre chose quelle a été faite. Voici une lettre que M Mousseau adressait au ministre des Postes le 2 mars 1912:

J'ai l'honneur de demander que M. James Poirier, de Shigawake, soit nommé maître de poste à cet endroit, à la place de John LeGallais, maître de poste actuel. A l'appui de cette requête, je soumets que M. LeGallais est un partisan politique et qu'il a continué à l'être, même depuis les élections, et que M. James Poirier est un de nos plus fidèles amis dans le comté.

On devrait réintégrer M. Poirier, sans enquête, vu qu'il a été remercié de ses services, en 1896, pour des raisons politiques.

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

Afin d'établir si tout cela est ou non conforme à la vérité, je lirai une lettre adressée au directeur général des Postes de ce temps-là, sir William Mulock, par W. L. B. Fauvel, alors représentant de ce comté à la Chambre des communes. Voici:

Ottawa, 28 septembre 1896.

Cher monsieur,—Je veux vous signaler l'emplacement peu convenable du bureau de poste de Shigawake qui se trouve un demi-mille trop éloigné dans l'ouest, tel que rapporté à votre département par votre inspecteur, le 28 novembre 1893; je recommande qu'il soit remis à l'endroit où il se trouvait, alors qu'il fut établi à l'origine et où il resta établi jusqu'à son transport, il y a environ trois ans à l'endroit qu'il occupe présentement.

Le moulin est tenu par un nommé M. Joseph Hayes; il est le centre commercial d'une région considérable et l'on y voit continuellement passer les habitants de ce district; c'est en vérité, le principal et unique centre d'affaires d'un territoire étendu et le bureau de poste se trouvant près de ce moulin. cela rendra service à la population intéressée, tandis que l'emplacement actuel n'offre aucun avantage réel, loin de là.

Il sera nécessaire de garder le bureau de poste au moulin de M. Hayes, et il faudra, par conséquent, nommer M. Hayes receveur de la poste, ce que je conseille fortement de faire immédiatement, parce que j'estime que l'intérêt public exige cela.

Il serait impossible pour M. Poirier, le présent receveur de la poste, de continuer de remplir cette fonction, si le bureau est transporté à ce moulin, de sorte que ce transport entraîne une changement de receveur de la poste, et il n'y a d'autre moyen de tenir véritablement compte des besoins de cette population que celui qu'offrent le transport de ce bureau de poste à l'endroit que j'ai mentionné et la nomination de M. Joseph Hayes, en qualité de receveur de la poste.

Votre bien devoué,
W. L. B. Fauvel.

Lors du changement d'administration, en 1911, le révérend J. Prout, qui dirige la congrégation de Shigawake, écrivit au directeur géneral des Postes une lettre ainsi conçue:

Shigawake, 15 nov. 1911.

Cher monsieur,—On rapporte qu'il est probable que le bureau de poste de Shigawake sera établi à un autre endroit. Sans doute, cela n'est qu'un bruit. Je regretterais qu'on fît ce changement. Le bureau est maintenant établi dans le centre de cette localité et le receveur de la poste est obligeant. Je considérerai que vous me faites une faveur, si vous m'écrivez à ce sujet. Je tiendrai l'affaire strictement confidentielle.

Votre dévoué,
(Rév.) J. Prout.

Le 18 novembre, le directeur général des Postes écrivit la lettre suivante, en réponse:

Je reçois votre lettre du 15 courant, déclarant que vous avez appris qu'il est question de changer le site du bureau de poste de Shigawake (P.Q.), et le receveur de la poste lui-même, et exprimant la satisfaction que vous donnent le nouvel emplacement et l'administration de ce bureau; en réponse, je tiens à dire que vos observations en cette affaire seront étudiées avec soin.

Il semble que M. Mousseau et d'autres conservateurs de ce district ont écrit plusieurs lettres demandant qu'on remerciât de ses services M. LeGallais et qu'on réintégrât M. Poirier. Il paraît qu'on en a agi ainsi, nonobstant cette protestation du révérend ministre que j'ai mentionné. Je lirai la protestation qu'il adressa au premier ministre:

Presbytère épiscopalien de Saint-Paul,
Shigawake, comté de Bonaventure, P.Q.,
3 mars 1913.

Au très hon. R. L. Borden,
Premier ministre du Canada,
Ottawa.

Cher monsieur,—Il y a déjà quelque temps maintenant, j'écrivais à mes amis conservateurs d'essayer d'obtenir que le présent bureau de poste de Shigawake fut transporté à un endroit plus central, de façon à rencontrer les besoins du public, mais, jusqu'à présent, la seule satisfaction que j'obtiens se présente sous la forme d'une lettre du ministre des Postes m'annonçant que ce bureau a été confié à la direction de celui qui l'a tenu, en 1896. Cet homme vit éloigné du centre de cette localité et c'est pour cette simple raison qu'il a

perdu cette fonction, au cours de cette année-là. Je me suis alors adressé à M. Joseph Hayes, plus tard, à M. J. A. LeGallais qui a tenu le meilleur bureau de poste qu'il n'y eût jamais à Shigawake, et où le public a obtenu le plus de satisfaction, mais, comme malheureusement le bureau de poste fait partie du butin à partager entre les vainqueurs, M. LeGallais en a perdu la direction; ce ne fut pas qu'il eût fait de la propagande politique, mais ce fut parce qu'il était libéral. Le résultat a été que, depuis lors, le public a souffert du manque d'un local convenable, parce qu'il n'y avait pas de serrure pour la porte, ni de poêle pour chauffer cet appartement, sans compter la fatigue occasionnée par une marche aussi longue et les erreurs de toutes sortes commises fréquemment par le receveur de la poste. Récemment, j'ai mis à la poste une lettre adressée à Mme Jane Vibert et je mis le timbre voulu et l'adresse: 816 rue Ames, Saginaw, Michigan. Le même soir, je retrouvai cette même lettre dans mon courrier; elle était restée au bureau. Je répète qu'on me remet souvent le courrier adressé à un M. Vautier qui demeure ici et, l'autre jour, M. Vautier confia au courrier une lettre adressée à un certain M. Vautier qui demeure à Boston, Mass., elle portait le timbre requis et l'adresse voulue; la même lettre se retrouva dans mon courrier; elle n'était pas partie du bureau. Il m'a fallu, en outre, faire des représentations au receveur de la poste, avant d'obtenir qu'il me remit un mandat-poste pour une somme moindre que $1, mais il tenait à donner des bons de poste; l'autre jour, il a donné à notre servante un bon de poste, et le marqua payable à Jersey, Angleterre. Dimanche, le 2 courant, je supposais qu'il m'avait remis tout mon courrier, mais, ce matin, j'en ai reçu un autre qui ne m'avait pas été donné. Ce fait se produit fréquemment. Je connais plusieurs autres personnes qui ont protesté contre cet état de choses et qui espèrent que notre présente administration se rendra aux désirs manifestes de la population et qu'elle placera ce bureau au centre de Shigawake.

M. J. A. LeGallais était et est encore un marchand des plus respectés de la localité. M. Jacques Poirier vend des machines à coudre à commission et, comme il n'a pas de magasin, il est obligé de tenir le bureau de poste de la manière que j'ai dite. Je dirige une congrégation de 409 âmes; je suis le seul ministre du culte qui habite l'endroit, le seul qui ait une église, l'église catholique se trouvant à Saint-Godfroy; et il n'est que juste dans les circonstances, ce me semble, que, tenant compte du sentiment populaire que traduisent mes lettres, l'on ramène le bureau de poste au centre et qu'on en confie la direction à M. J. A. LeGallais de préférence à tout autre. Si l'on ne veut pas de lui, je suis prêt à recommander une autre personne.

Le Gouvernement a tout à gagner et rien à perdre à acquiescer à cette demande.

Comptant que l'on daignera me donner une réponse favorable.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

(Rév.) A. J. Vibert.

Pasteur anglican desservant Shigawake et Hopetown.

Voilà ce qu'on demandait en mai. M. LeGallais a donné satisfaction; un de mes anciens adversaires, M. Thos Crocket, a lui-même appuyé cette recommandation auprès du ministre des Postes, mais ce fût peine inutile. Le ministre suivit les conseils de M. Mousseau, qui s'efforce d'avancer les intérêts du parti conservateur, et nomma M. Poirier. Le bureau de celui-ci se trouve hors du village, ce qui cause beaucoup de mécontentement. On a là la preuve des mauvais effets des changements de bureaux de poste que l'on effectue pour des raisons politiques.

Je n'ai pas la patience, et d'ailleurs je ne serais pas en droit de lasser l'attention de la Chambre en lui signalant les nombreuses destitutions dont j'ai la preuve par devers moi; qu'il me soit cependant permis d'en indiquer une autre que l'on a faite à Saint-Charles-de-Caplan en dépit des protestations du curé de la paroisse et de la grande majorité des clients du bureau de poste. Toutes ces révocations, le ministre des Postes les a ordonnées sans tenir compte des protestations des prêtres et pasteurs du comté. Ceux-ci ne sont pas des politiciens, et c'est dans l'intérêt général qu'ils élèvent la voix. Je regrette que le ministre des Postes ait suivi les conseils de M. Mousseau et favorisé des amis politiques au lieu de se conformer aux avis de ces personnes.

M. Théophile Poirier avait été destitué en 1897, sans enquête. Je me rappelle avoir pris part à l'élection qui eût lieu à cette époque-là. Ce receveur de la poste avait été destitué pour cause d'ingérence en politique. Après l'avènement des conservateurs au pouvoir, en septembre 1911, un conservateur zélé de New-Richmond, M. Robertson, demandait le réintégration de M. Poirier. On écrivit à M. Mousseau qui consentit à appuyer cette demande. Le ministre des Postes ou l'un de ses fonctionnaires ordonna la révocation de M. Arsenault et nomma M. Poirier à sa place. Mais celui-ci habitait plus au centre de la paroisse, sa demeure se trouvait à une assez grande distance de l'église; aussi ne tarda-t-on pas à protester contre cette nomination qui devait causer beaucoup de dérangement à toute la paroisse. Une pétition fût adressée au ministre des Postes, dans laquelle les signataires, le révérend M. de Champlain et à peu près tous les clients du bureau de poste protestaient contre le changement. Je m'abstiendrai de donner lecture de ce document. Il y est dit en substance qu'Arsenault s'est acquitté de ses devoirs de façon satisfaisante et avait récemment construit un bureau de poste sur la grande route, tout près de l'église, et que le transfert du bureau de poste à la demeure de Poirier serait loin de plaire aux gens.

A la suite d'une correspondance volumineuse, le ministère décida de ramener le bureau de poste près de l'église et nomma

un nouveau receveur, M. L. Z. Leclaire, dont le bureau devait porter le nom de Saint-Charles-de-Caplan et le bureau de Poirier un autre nom. C'est ce qui eut lieu: le bureau de Leclaire porte le nom de Saint-Charles-de-Caplan et l'autre, celui de Mousseau. Mais il existait déjà dans le comté de Soulanges un bureau de poste portant le nom de Mousseau; aussi fût-on obligé de reprendre cette petite comédie des méprises et de désigner sous le nom de Mousseauville un bureau de poste qui se trouve à un mille de celui de Saint-Charles-de-Caplan. Je parierais qu'il n'est pas dans la province de Québec une seule personne qui songera à faire passer par le bureau de poste de Mousseauville une lettre adressée à quelque habitant de la paroisse de Saint-Charles-de-Caplan. Il se trouve donc que tous la correspondance passe par le bureau de Leclaire, qui se trouve près de l'église. Bien qu'Arsenault se soit acquitté de ses devoirs de façon satisfaisante, on l'a révoqué sur l'ordre de M. Mousseau. Nous avons là une preuve nouvelle des conséquences détestables des changements que l'on fait pour des raisons politiques.

Le receveur de la poste de la paroisse d'Avignon a été destitué pour faire place à son prédécesseur, M. Octave Martin, qui fût rétintégré en octobre ou novembre 1912; mais il paraît que ce M. Martin ne s'est jamais occupé de sa charge et que le bureau de poste se trouve dans le magasin de la maison Blanquière et Arsenault. C'est grâce à certaines questions que j'ai récemment fait inscrire au Feuilleton de la Chambre qu'on a pu apprendre qu'Octave Martin, bien que nommé receveur de la poste, ne s'occupe pas du bureau de poste qui se trouve dans le magasin d'une autre maison de commerce. Il se trouve donc que Poirier, qui s'aquittait de ses devoirs à la satisfaction de toute la paroisse et dont la demeure se trouve tout près de l'église, a été destitué et qu'un autre a été nommé à sa place.

Dans le présent cas, je ne pense pas qu'on ait tenu compte de la recommandation de Mousseau, car je crois savoir que dernièrement M. D. Champoux, de Campbellton, a été nommé dispensateur des faveurs ministérielles lors d'une réunion, et qu'il est souvent venu à Ottawa au sujet d'un chemin de fer régional et de travaux publics. Je crois que le changement a eu lieu à sa demande.

Dans la paroisse de Bonaventure, la plus grande de ma circonscription, Charles Forest a été révoqué et remplacé par Firmin Poirier. Forest a été élevé au bureau de poste. Son père a été receveur de la poste de Bonaventure pendant quarante ans, et ce vieillard ayant renoncé à ses fonctions, j'avais fait nommer Charles Forest, à la demande de M. le curé Gravel et selon le désir presque unanime de toute la paroisse.

M. MARCIL.

J'ai sous les yeux une pétition qui déclare que Forest est le modèle des receveurs de la poste. Je le répète, il a été élevé au bureau de poste; il connaît tout le monde et il plaît beaucoup à tous.

Il a été révoqué uniquement parce que, ayant rencontré un soir un de ses coparoissiens, il a, en parlant de l'élection, exprimé l'opinion que Marcil serait élu, ou dit quelque chose comportant le même sens. Je regrette de dire que ce renvoi a causé un mécontentement général parmi les conservateurs.

A Caplan-River, se sont passées des choses inusitées. M. Xavier Babin a été destitué et remplacé par M. Denis Babin. L'ingérence dans la politique a été le motif de cette destitution. Les recommandations ont été faites par trois de mes anciens adversaires et une lutte homérique s'est engagée. En fin de compte, M. Mousseau a décroché la timbale. M. Babin a été nommé parce qu'il avait servi plus fidèlement le parti conservateur que les deux autres. Les électeurs conservateurs, membres du comité de Saint-Charles-de-Caplan ont protesté auprès du ministre des Postes contre la nomination de M. Babin, et le changement a causé un mécontentement général dans la localité, tandis que l'ancien titulaire plaisait à tout le monde.

Je pourrais encore citer un exemple ou deux. Je crois savoir que certaines nominations projetées n'ont pas eu lieu. Je voudrais parler de Saint-Omer, l'une des nouvelles paroisses du comté. M. Isidore Landry était le receveur de la poste à Saint-Omer. Après son entrée dans le cabinet, le ministre des Postes a reçu une communication du curé, M. l'abbé L. P. Chenard. Cette communication portait plusieurs signatures et je désire en donner lecture. Je crois que le ministre aurait dû se rendre au désir des signataires. Voici la lettre:

A l'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes,
Ottawa.

Honorable monsieur,

Les soussignés exposent humblement:

1. Que l'on demande le changement du bureau de poste Saitn-Omer que l'on veut enlever de chez monsieur Isidore Landry.

2. Que ledit Isidore Landry a tenu ledit bureau depuis dix ans.

3. Qu'aucune plainte n'a été portée, qu'au contraire le public est très satisfait sur la tenue du bureau et sur la manière dont il est servi.

4. Que le bureau est près de la gare du chemin de fer et par conséquent central.

5. Que les pétitionnaires demandent que le bureau ne change pas de place.

6. Que ledit Isidore Landry en reste le maître tant qu'il continuera à donner satisfaction à tout le monde, et vos pétitionnaires ne cessent de prier.

M. Isidore Landry a été destitué pour faire place à M. Arseneau. Ce dernier avait été receveur de la poste pendant plu-

sieurs années jusqu'à ce qu'il fût nommé agent des terres publiques de la province de Québec. Le département a prétendu qu'il n'était pas de l'intérêt public qu'un receveur de la poste fût aussi employé provincial et il lui a demandé de démissionner, et M. Arseneau a été privé de son emploi pour cette raison. Plus tard, ayant cessé d'être employé provincial, il a naturellement demandé de revenir au bureau de poste et il a été nommé receveur, non pas parce qu'il y avait des plaintes contre M. Landry, mais parce qu'il avait été candidat conservateur dans le comté, qu'il était l'ancien receveur et qu'il était recommandé par ses amis politiques.

Je n'ai rien à dire contre M. Arseneau. C'est un homme respectable, très estimé de la population, mais il est assez âgé et je sais que, si les inspecteurs du ministre des Postes demandaient comment le bureau est tenu à l'heure qu'il est et comment il était tenu par M. Landry, ils constateraient que l'ancien régime valait mieux que le présent.

Il y a plusieurs autres cas. Personne ne semble avoir échappé. On a destitué tous ceux qu'on a pu destituer et nommé tous les conservateurs qu'on a pu nommer, et uniquement à cause de leurs services politiques. Il y a le cas de Robitaille dans la même division électorale. L'ancien receveur de l'endroit était M. Edouard Quinn, homme très estimable qui donnait satisfaction au département et aux gens de la localité. On lui a adressé une lettre contenant un blanc de formule qui lui apprenait que des accusations avaient été portées contre lui et qui lui demandait de remplir la formule et de déclarer sous serment qu'il ne s'était pas mêlé de l'élection. Il a fait une déclaration devant un juge de paix, mais M. Dagneau, un politicien zélé, l'a remplacé comme receveur de la poste. Depuis sa nomination, M. Dagneau a continué à dispenser les faveurs ministérielles dans le comté. Une lettre m'a appris que le véritable receveur est M. Joseph Dagneau, le frère de celui qu'on dit avoir nommé. M. Quinn remplissait très bien ses fonctions à la satisfaction du public et du département. Il demanda une enquête, mais on la lui refusa. Je ne crois pas nécessaire d'entrer dans le détail des autres cas. Je demanderai seulement les noms de quelques endroits où des changements ont été faits. A Gravel, M. J. F. Bujold a été destitué pour prétendue ingérence dans les élections et Félix Arsenault a été nommé à sa place. A Petit-Bonaventure, Joseph Bélanger a été destitué pour la même raison et remplacé par un M. Galliher; à Saint-Godefroy, Laurent Huard a été destitué; à New-Richmond-Centre le ministre a aussi donné l'emploi à l'ancien directeur de la poste.

Je me contenterai d'exprimer le regret que l'honorable ministre des Postes dans tous les changements qu'il a faits semble avoir suivi les anciennes méthodes politiques. Je regrette aussi que le ministre des Postes n'ait pas considéré l'intérêt du service des postes plutôt que celui de son parti, et il fera bien à l'avenir, lorsque la chose sera possible, de considérer l'intérêt du public, l'intérêt de la majorité de ceux qui sont servis par le bureau de poste plutôt que l'intérêt de son parti, et il devra aussi tenir compte lorsque le fonctionnaire aura bien rempli son devoir.

Il est bon quelquefois de faire un exemple pour ceux qui seraient tentés de trop se mêler de politique, mais quand un employé a donné pleine satisfaction, comme M. Forest, de Bonaventure, ainsi que l'attestent le curé de la paroisse et la grande masse de ses coparoissiens qui déclaraient qu'il était le meilleur directeur de la poste qu'ils avaient jamais eu, on ne devrait, sur la simple parole d'un meneur d'élections, démettre cette employé et le remplacer par un autre dont on ne connaît pas les aptitudes. En suivant cette politique vous vous attirez des désagréments, ainsi qu'on en a la preuve dans le cas du directeur de la poste de Saint-Charles-de-Caplan. Le résultat est que tous ceux qui ont été destitués deviennent des adversaires ardents du Gouvernement, et il vous faut satisfaire les nombreux candidats au poste rendu vacant, et pour un qui est satisfait douze sont mécontents.

Le parti au pouvoir perd plus qu'il ne gagne par le changement; et le nombre de ses adversaires augmente aux élections suivantes. Les deux partis feraient bien, à moins que le cas ne soit très évident, de considérer d'abord l'intérêt public et l'opinion raisonnable des habitants de l'endroit.

M. NEELY: Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre des Postes sur une ou deux questions. Je n'ai aucun blâme à porter contre lui pour avoir destitué des employés publics qui, à la suite d'une enquête complète et juste, ont été trouvés coupables de s'être occupés activement de politique. Le système peut avoir ses défauts, mais je ne blâmerai pas le ministre des Postes ou le chef d'aucun autre ministère, qui croit devoir destituer un employé public qui aura été trouvé coupable, après une enquête complète, de s'être mêlé de politique. Mais il y a des cas où cette doctrine politique est poussée trop loin, et j'ai deux exemples à ce sujet dans l'administration du département des Postes par le ministre actuel sur lesquels je veux appeler son attention pendant quelques instants. Je crois pouvoir prouver que dans ces cas-là l'honorable ministre des Postes est allé trop loin pour montrer que les nominations qu'il a faites, et la façon dont il a administré son département étaient beaucoup plus dans l'intérêt de son parti

que dans l'intérêt du public, que le département des Postes est censé servir.

Il y a un peu plus d'un an, dans le petit village nommé Wakaw, dans mon comté, village qui est situé sur un nouveau chemin de fer que l'on construit depuis Young, sur la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à Prince-Albert, un changement de directeur de la poste était considéré désirable. On fit observer à l'honorable ministre des Postes qu'un bureau devrait être ouvert dans le village, vu que l'ancien bureau était éloigné, et qu'il était nécessaire dans l'intérêt du public que le bureau de poste fût transporté au village, et une autre personne nommée comme directeur. Le 21 février 1912, une veuve, qui tenait un restaurant ou une maison de pension, personne très estimable, qui faisait vivre une petite famille par son travail, et qui demeurait dans ce village, demandait au ministre des Postes de tenir le bureau de poste. Sa demande était accompagnée d'une requête signée par cinquante et un habitants du village, ce qui était à peu près toute la population, comprenant le reeve ou maire, le président de la chambre de commerce, le banquier et les hommes d'affaires de l'endroit. Cette demande fût envoyée au ministre en février 1912. Suivant la coutume du département on s'adressa à celui qui avait été candidat conservateur dans la dernière élection pour avoir son approbation.

Je veux parler de M. Harvey Hearn, un avocat du village de Wadena, dans le comté de Humbodt. M. Heard, fût mis au fait de la requête de Mme Gould et de la requête envoyée en sa faveur. Le ministre n'aura aucune difficulté à rechercher les faits en cette affaire, parce que, à la suite d'un ordre du Sénat, en date du 12 février 1913, un dossier a été déposé contenant tous les papiers, lettres, télégrammes, pétitions, et autres documents, et c'est dans ce dossier que j'ai puisé mes informations ainsi que dans des plaintes qui m'ont été envoyées par les habitants. Il semble que M. Hearn a bien vite changé d'opinion, peu de temps après qu'il eût, par sa lettre du 11 avril, recommandé Mme Gould. Il avait sans doute reçu de nouvelles lumières sur la situation dans le village et le 29 avril il écrivit recommandant la nomination d'un homme du nom de McCloskey, un instituteur demeurant à quelques milles de Wakaw, mais qui devait venir résider au village. En moins de deux ou trois semaines M. Hearn changea d'avis au sujet de Mme Gould et décida de recommander ce nommé McCloskey. Peu de temps après, les citoyens du village eurent connaissance de ce changement. Le 21 mai 1912 la chambre de commerce envoya une forte protestation contre la nomination de M. McCloskey, alléguant qu'il n'était pas digne d'être maître de poste. Immédiatement après le ministre télégraphia à l'inspecteur de suspendre la nomination de McCloskey, jusqu'à ce qu'une enquête ait été faite à son sujet.

Le 29 mai le ministre écrivit à M. Hearn le prévenant de la protestation de la chambre de commerce. Le 21 mai une requête signée par presque tous les citoyens du village fût adressée au ministère protestant contre la nomination de M. McCloskey. Suivant les instructions du ministre des Postes, l'inspecteur de Saskatoon fit une enquête. Dans la liasse des documents se trouve la réponse de l'assistant de l'inspecteur de Saskatoon, dans laquelle il déclare que de sérieuses accusations ont été proférées contre la conduite privée de McCloskey dans son école et dans les environs, par les habitants du village, par lettres et autrement; il mentionne aussi la protestation générale des citoyens. Le 15 juin, une autre requête demandant la nomination de Mme Gould fût envoyée au ministère. . .

M. le PRESIDENT: Le ministre des Postes désire ne pas continuer, dans le moment, la discussion de ses crédits.

M. NEELY: Dans ce cas, je veux bien remettre à plus tard les observations que je me proposais de faire.

M. LEMIEUX: Je suis informé que le ministre des Postes ne se sent pas bien. Nous pourrions ajourner l'examen de ses crédits; prendre ceux du ministère des Chemins de fer et j'espère que demain mon honorable ami sera assez bien portant pour continuer la discussion de son budget.

M. PELLETIER: Probablement demain dans l'après-midi ou dans la soirée. J'ai éprouvé, je l'avoue, quelque malaise depuis quelques jours.

M. GRAHAM: Il nous fait plaisir de permettre au ministre des Postes de s'en aller chez lui. Le député de Humboldt (M. Neely) ne sera pas ici demain. Si les crédits sont repris demain, nous pourrons réserver un item pour lui permettre de faire ses remarques.

M. PELLETIER: Certainement.

M. GRAHAM: Du consentement du comité nous pouvons déclarer que les crédits destinés à l'administration centrale sont votés, avec l'entente que nous pourrons les discuter de nouveau.

M. PELLETIER: Je veux bien que la discussion soit reprise plus tard. Je remercie les honorables députés de l'opposition de leur courtoisie à mon égard.

Le député de Rouville s'est souvent enquis du bill des colis postaux. Si l'on ne se propose pas de faire opposition au bill, je suis prêt à le présenter à n'importe quel

moment. Ce soir les journaux des deux partis politiques annoncent que ce bill est disparu de l'ordre du jour. S'ils veulent bien lire l'objet n° 21 ils constateront que le bill n'a pas été retiré. Tout bill suscitant de l'opposition, qui serait de nature à prolonger la session beaucoup plus longtemps, devrait être mis de côté, bien que nous nous plaisions beaucoup dans la compagnie de nos honorables amis de l'opposition; mais tout bill non susceptible. . .

M. LEMIEUX: Il nous faudrait lire le bill d'abord.

M. PELLETIER: Je suis convaincu qu'il sera donné à mes honorables amis tout le temps qui leur est nécessaire pour lire le bill.

M. BOIVIN: Le ministre des Postes peut-il nous laisser voir le bill? Dans le moment, nous ne pouvons dire s'il provoquera de l'opposition ou non.

M. PELLETIER: Le bill est imprimé depuis quinze jours ou trois semaines et je crois que les honorables députés le trouveront dans leur liasse. C'est le bill n° 210.

Chemins de fer et Canaux (imputable au compte du capital)—Canal de Trent—Construction, $1.000,000.

M. GRAHAM: Lorsque la Chambre a levée sa séance, à six heures, plusieurs députés avaient exprimé leur opinion sur ce canal.

Mon honorable ami le député de Peterborough (M. Burnham) semble croire que l'ouvrage n'a pas fait des progrès assez rapides. C'est peut-être au Canada l'ouvrage le plus ancien qui ait été presque continuellement en cours de construction. Il admettra, je suppose, que, depuis deux ou trois ans, il a été fait beaucoup pour l'avancement de ces travaux. Il trouvera au ministère des Chemins de fer et des Canaux des résolutions de la chambre de commerce et du conseil de la ville de Peterborough et autres villes qui longent le canal, résolutions qui toutes parlent en termes élogieux de l'état d'avancement des travaux. Il règne, je pense, dans l'esprit de quelques-uns une opinion erronée relativement à la " non ouverture " du canal; c'est le terme dont on se sert. Les travaux, il est vrai, ne sont pas encore terminés jusqu'au lac Ontario ni à la baie Georgienne; mais il a été ouvert à la navigation depuis plusieurs années. On peut prendre le vapeur à Peterborough et se rendre à n'importe quel point sur le lac Simcoe. De même que mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett), je trouve que c'est une fort belle route, j'oserai même dire que, sur ce continent, il n'en est pas, à mon avis, de plus pittoresque. J'ai fait ce voyage, et je sais à quoi m'en tenir. C'est toute une révélation pour celui qui fait le voyage pour la première fois. A mesure que l'on passe d'un lac dans l'autre, les plus magnifiques spectacles s'offrent à la vue, qui n'ont rien perdu de leur charme naturel. Je conseillerais aux membres de cette Chambre, comme aux habitants de ce pays ou d'ailleurs, de faire ce voyage de Peterborough au lac Simcoe, s'ils tiennent à une excursion splendide et reposante.

Il a été fait aujourd'hui de nombreuses interpellations relativement aux dégâts causés aux terres. Des digues ont été élevées pour la retenue des eaux, et il s'ensuit naturellement que là où l'eau monte les terres sont inondées. Il faut du temps pour établir toutes ces réclamations, qui se font de plus en plus nombreuses à mesure que l'ouvrage avance et que d'autres digues se construisent. Ce n'est pas chose facile que de les passer toutes en revue, et la tâche est peut-être encore moins difficile qu'ennuyeuse. Il a été, je crois, dépensé $274,000 pour des fins d'indemnisation, et il faudra encore du temps pour terminer toutes ces affaires. Originairement, les digues élevées dans ces eaux appartenaient au gouvernement de la province d'Ontario, qui, en vue de faciliter aux marchands de bois leurs opérations, les tenaient en état. Le gouvernement de la province percevait un droit sur le bois, et, en retour, il entretenait les digues dont le fabricant avait besoin pour ces billes flottantes. En vertu d'un accord conclu, en 1908, je crois, ces digues ont été transférées à l'administration centrale, et c'a été depuis cette administration qui a dirigé les travaux. En même temps qu'elle construisait le canal, elle a élevé de bonnes digues et bâti d'excellents ponts. Une question de juridiction s'est élevée entre l'autorité provinciale et l'autorité fédérale. Lorsque mon honorable ami le ministre des Chemins de fer qui, au sujet de cette affaire, maintenant est avec nous, était contre nous, du temps qu'il faisait partie du ministère dans la province d'Ontario, il soutenait, de même que ses collègues, que l'eau de cette route et les forces hydrauliques susceptibles d'en provenir appartenaient au gouvernement de la province, et que le Dominion devait céder à ce gouvernement les baux relatifs à ces forces. C'est là en grande partie une question de droit. J'ai soutenu au nom du gouvernement central que le droit à la propriété de ces forces appartenait à l'autorité fédérale, et je me suis conduit en conséquence. Il a été fait avec une compagnie certains arrangements pour la génération de forces hydrauliques le long du canal de la Trent. Il existait de nombreux concessionnaires de moindre importance, à quelques-uns desquels une patente avait été accordée il y a environ un siècle. Il a fallu faire des arrangements avec ces derniers, et, dans la

plupart des cas, la chose s'est faite à l'amiable. La compagnie dont je parle devint alors maîtresse d'agir à sa guise, et elle se mit en devoir de produire de la puissance hydraulique. Je crois que ma conduite à cet égard a eu de bons résultats, puisque l'on a pu obtenir et que l'on obtient encore de la force à très bon marché le long de cette ligne ou à peu de distance. Ceux d'entre nous qui faisaient alors partie de cette Chambre se souviendront que c'est même à cause de cela qu'a été votée la première loi autorisant la commission des Chemins de fer à réglementer les prix de vente de ces forces. N'était le développement que nous avons donné à cette source de puissance hydraulique, m'est avis que l'Hydro-Electrique n'eût pas paru de si bonne heure dans l'est d'Ontario. Cette assertion est néanmoins sujette à controverse, et je n'entends point soulever pour le moment rien qui prête à controverse.

Le ministre pourrait-il nous dire la quantité de forces que l'on a jusqu'à présent générées le long du canal de Trent? Pourrait-il en même temps nous dire combien de villes sont desservies par la Seymour Power Company? En troisième lieu, a-t-il été fait des arrangemnts avec les manufacturiers de la ville de Campbellford, comme se préparait à en faire, je crois, l'administration précédente à l'époque où elle a été remplacée par une autre? En quatrième lieu, quelle est l'affaire que l'on a soumise à la cour de l'échiquier? Je dois dire, en guise d'explication, que, pour régler le différend qui existait entre l'autorité provinciale et l'autorité fédérale relativement au droit de disposer des forces hydrauliques le long du canal, on a introduit une instance en cour d'échiquier.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je crois que la province d'Ontario a introduit une instance, mais aucun jugement n'a encore été obtenu.

M. GRAHAM: On a demandé une autorisation à cet effet.

M. COCHRANE: Oui, mais non pas pour le canal de la Trent seulement. La prétention du gouvernement de la province est, si je ne me trompe, que cette eau lui appartient, l'administration fédérale ayant le droit de prendre des dispositions relatives à la navigation; mais que les eaux, avant de pénétrer dans le canal comme après en être sorties, quelle qu'en soit l'issue, appartiennent à la province.

M. GRAHAM: Ce serait un procès de principe?

M. COCHRANE: Oui, pour le règlement définitif de la question.

M. GRAHAM: Quand les jurisconsultes du département ou le ministère de la Justice aborderont l'élaboration de la réponse, ils se convaincront qu'il existe des circonstances se rattachant à la Trent et des lois spéciales qui ne s'appliquent à aucun autre cours d'eau de l'Ontario. Le ministre fera sans doute valoir les arguments les plus puissants en faveur du pouvoir fédéral.

M. COCHRANE: Vous pouvez en toute sécurité vous reposer sur le ministère de la Justice.

M. GRAHAM: Il s'agit d'une question juridique sur laquelle je ne saurais me prononcer d'autorité; mais à mon avis, la province ne saurait légitimement réclamer juridiction sur la Trent, quoi qu'il en soit des autres cours d'eau. Le ministre pourrait-il me donner les autres renseignements que j'ai demandés?

M. COCHRANE: Je n'ai pas sous les yeux de note touchant le nombre de villes desservies par la compagnie des forces Seymour, ou sur les quantités d'énergie développées. L'affaire de Campbellford ne s'est pas encore liquidée. J'y suis allé l'an dernier et ai essayé de régler l'affaire, mais j'ai trouvé leurs prétentions exorbitantes.

M. GRAHAM: C'est aussi mon avis.

M. COCHRANE: A quoi tout cela aboutira-t-il, je l'ignore; mais je vais m'efforcer de régler l'affaire. Quant à la Trent, quelle que puisse être la décision du tribunal, la compagnie de force Seymour, qui possède des droits acquis à cet endroit, doit être protégée et le Gouvernement devrait veiller à ce qu'elle le soit.

M. GRAHAM: Je sais qu'une puissante compagnie d'assurance a placé de forts capitaux dans cette localité. A mon avis il ne faut rien faire qui puisse la priver de ses droits acquis; seulement, j'ai une opinion bien prononcée sur les droits du Gouvernement fédéral, surtout sur cette voie. Je serais bien aise que le ministre me donnât ce renseignement.

M. COCHRANE: Avec plaisir.

M. BURNHAM: A titre de député de la région de la Trent, j'ai été blâmé pour n'avoir pas pleinement tenu compte des efforts tentés par l'opposition en faveur du canal de la Trente. Il faut dire ici même combien je pris, de concert avec mes collègues, les efforts déployés par le député de Renfrew-sud et par ceux qui ont prêté leur précieux concours en cette affaire, et que nous ne saurions trop lui témoigner notre gratitude pour avoir si bien apprécié sous tous ses divers aspects l'œuvre de la canalisation de la Trent.

L'hon. S. HUGHES (ministre de la Milice): Je désire souscrire aux observations que vient de formuler l'honorable député. Pendant une longue période de dix ou onze ans après l'avènement des libéraux au pouvoir, la question du canal n'avança guère; mais il faut féliciter ici le député de Renfrew-sud de tout ce qu'il a fait, après avoir mis la main à la pâte, pour pousser les travaux avec toute la rapidité possible.

M. GERMAN: Quant au canal Welland, a-t-on pris une décision définitive touchant la traversée de la rivière Welland? Se propose-t-on de mettre au même niveau le canal et la rivière, ou bien le canal passera-t-il sur la rivière, ou bien la rivière passera-t-elle sous le canal?

M. COCHRANE: Les ingénieurs sont d'avis de faire passer la rivière dans le canal. S'il en est ainsi, bien que légalement nous ne soyons pas tenus de desservir les différentes localités situées sur le parcours de cette voie, je crois que nous le ferons. Nous économiserons ainsi de l'argent, tout en venant en aide à ces populations, en y amenant les eaux du lac pour l'alimentation de ces villes. Ce serait une longue route, mais nous pouvons la faire tout en économisant de l'argent.

M. GERMAN: Vous aurez sans doute un meilleur canal en procédant ainsi. J'accepte volontiers, comme le ministre le fait, l'opinion des ingénieurs. A-t-on pris une décision définitive?

M. COCHRANE: Nous tenons à connaître la pensée des populations intéressées, avant de prendre une décision définitive, bien que ce ne soit pas là une question qui se puisse régler, avant la mise au concours.

M. GERMAN: Demandera-t-on des soumissions et fera-t-on appel à la concurrence publique pour la construction de ces travaux?

M. COCHRANE: Les avis de publicité seront publiés lundi.

M. McKENZIE: Je tiens à rappeler au ministre le canal Saint-Pierre. C'est le seul canal dont soient dotées les Provinces maritimes, et bien qu'il ne soit pas d'une grande étendue, pour nous, habitants de l'île du Cap-Breton, il est fort important. Le ministre le sait, il y a deux ans, il fut voté un crédit pour l'agrandissement du canal Saint-Pierre. L'amélioration et l'agrandissement du canal sont surtout importants pour les vaisseaux de l'est gagnant l'ouest, c'est-à-dire des lacs du Bras-d'Or et des houillères, vers la partie orientale de l'île. Les travaux marchent bien lentement, paraît-il, et le ministre pourrait peut-être me dire quel est le délai accordé à l'entrepreneur pour l'achèvement des travaux et quelle est la perspective du parachèvement de ces travaux dans le délai stipulé au contrat.

S'il n'est pas terminé dans le temps mentionné dans le contrat, quand pouvons-nous espérer qu'il sera terminé. Je désire insister de nouveau auprès du ministre sur la nécessité qu'il y a que ce travail soit terminé le plus tôt possible. Nous avons deux grandes carrières sur lac du Bras-d'Or, et le produit de ces carrières passerait par ce canal s'il était assez grand pour accompagner les bateaux. Je comprends que quand le canal sera terminé il sera assez grand pour permettre à ces vaisseaux d'y passer, mais dans sa condition actuelle, ils ne peuvent y passer. Mon honorable ami va par conséquent comprendre que le parachèvement rapide de ces travaux est de la plus haute importance.

M. COCHRANE: L'entrepreneur devrait terminer ces travaux l'année prochaine, mais l'ingénieur dit qu'il ne croit pas qu'ils soient terminés avant le printemps de 1915. Je vais cependant prendre note de ce que dit l'honorable député, et m'efforcer d'amener le travail au parachèvement le plus tôt possible.

M. GRAHAM: Mon honorable ami peut-il me donner une idée du tracé qui a été décidé pour le canal Welland?

M. COCHRANE: Le tracé suivra la vallée du creek de Ten-Mile du lac Ontario, croisant le canal actuel en dessous de l'écluse n° 11 au niveau qui y existe maintenant, l'exhaussement ayant été effectué par trois écluses isolées séparées de surfaces d'eau morte suffisantes. Ce niveau et maintenu jusqu'au pied du déversoir en aval de Thorold, qui est surmonté par trois écluses de suite et une écluse simple sur le niveau supérieur dans la ville de Thorold. Au delà de Thorold, le niveau de l'eau sur le lac Erié va être retenu à Port-Colborne, la route du canal actuel était généralement suivie excepté entre Port-Robinson et la rivière Welland, il est projeté d'utiliser la rivière Welland et à un endroit près de Humberstone où la courbe accentuée actuelle va être supprimée par une coupe d'interruption. L'écluse de garde va être construite dans cette coupe, et va être utilisée pour protéger le canal de l'eau haute du lac Erié.

M. GRAHAM: Va-t-il être encore question d'abaisser le niveau de l'eau du lac Erié?

M. COCHRANE: Non.

M. GRAHAM: Quelle proportion de l'ancien canal va servir.

M. COCHRANE: 19 milles sur les 27.

M. GRAHAM: Combien d'écluses va-t-il y avoir dans tout le système? Nous en avons actuellement vingt-sept.

M. COCHRANE: Nous en aurons sept.

M. GRAHAM: Ceci va être une amélioration considérable. Par ce tracé, nous n'aurons aucune de ces immenses écluses dont il a été parlé.

M. COCHRANE: Chacune va avoir 46 pieds ½.

M. GRAHAM: Quelle longueur, quelle largeur et quelle profondeur vont-elles avoir?

M. COCHRANE: 800 pieds à part les ouvertures, 80 pieds de large et 30 pieds de profondeur sur les seuils.

M. GRAHAM: Les écluses ont été bâties pour 30 pieds, mais le canal ne sera pas bâti pour 30 pieds à présent.

M. COCHRANE: Non, il serait inutile de le faire avant que le canal du Sault soit porté à une profondeur de 30 pieds.

M. GRAHAM: Le projet sera de construire les écluses de 800 pieds sur 80 avec capacité pour 30 pieds d'eau, mais le canal ne sera pas construit à présent à une profondeur de 30 pieds. Plus tard, s'il est jugé désirable d'augmenter la profondeur à 30 pieds, le canal pourra être construit à cette profondeur sans nouvelles écluses. 30 pieds sur les seuils vont laisser un steamer qui tire un peu plus que ce chiffre. On peut voir la chose au Sault tous les jours. Mon honorable ami pourrait-il me dire ce qu'est son estimation pour le parachèvement du canal?

M. COCHRANE: $50,000,000.

M. GRAHAM: Les ingénieurs ont-ils donné une estimation assez approximative du temps qu'il va falloir pour le terminer?

M. COCHRANE: Cinq ans.

M. GRAHAM: Il va falloir que la chose aille assez rapidement. $2,000,000 ne font que $10,000,000 dépensés en cinq ans.

M. COCHRANE: J'ai pensé que ceci était tout ce nous pouvions avoir cette année.

M. GRAHAM: Où sont situés les travaux qui doivent être accordés cette année, et pourquoi sont-ils?

M. COCHRANE: Ils devront partir du lac Ontario. Nous allons annoncer les sections successivement afin de les faire venir plus tard.

M. GERMAN: Pourquoi les annonces ne pourraient-elles pas être faites pour toutes les sections ensemble?

M. COCHRANE: Pas tout de suite; nous allons annoncer la section n° 1 maintenant, puis la section n° 2 et ainsi de suite, de sorte que les entrepreneurs, s'ils n'obtiennent pas une des entreprises puissent avoir l'occasion de se reprendre sur les autres.

M. GERMAN: L'intention est d'annoncer la section n° 1 maintenant?

M. COCHRANE: Les autres vont venir quelques jours plus tard.

M. GERMAN: Le ministre a estimé qu'il y aurait peut-être une conférence avec les municipalités diverses qui se servent actuellement de l'eau du canal. Cela signifie Welland, Thorold, Merriton et Sainte-Catherine. Je présume qu'il va y avoir une conférence quant à la part proportionnelle du coût que chacune de ces municipalités devrait verser pour l'obtention d'eau douce du lac Erié dans la construction de la grande ligne de tuyaux que l'on projette.

M. COCHRANE: Oui.

M. GERMAN: Et, si de cette conférence sort un arrangement satisfaisant entre le ministère et ces municipalités, vous allez mettre le canal et la rivière sur le même niveau de Welland à Port-Robinson, mais en supposant que ces conférences n'aboutissent pas à une conclusion satisfaisante?

M. COCHRANE: Je ne crois pas que nous soyons légalement tenus de le faire. Je crois que cela vaudrait mieux pour les villes, elles obtiendraient de l'eau bien meilleure que celle qu'elles tirent du canal.

M. GERMAN: Les villes ne voudront pas verser beaucoup.

M. COCHRANE: Je crois que oui.

M. GERMAN: Il va y avoir une élection avant que le canal soit construit, et il y a beaucoup de difficultés en perspective. Je ne veux rien dire pour critiquer le problème du tout, et tout ce que je pourrai faire pour aider le ministre, je le ferai avec plaisir.

M. COCHRANE: Merci.

M. GERMAN: Et je prendrai ma part de responsabilité pour arriver à règler la question, parce que je connais les difficultés qui se présentent dans la situation. Je désire voir la chose se régler pour le plus grand avantage de la localité et du ministère et, autant que je pourrai aider à opérer le règlement sans difficulté, je vais certainement employer tous mes efforts à le faire.

M. GRAHAM: Je suppose que l'endiguement de la rivière va causer beaucoup de tort aux terres?

M. COCHRANE: Beaucoup, je le suppose.

M. GRAHAM: Le ministre connaît-il la force de la chute d'eau qu'il y a maintenant à cet endroit, et celle qu'il va y avoir quand le nouveau canal sera construit?

M. COCHRANE: Je ne crois pas que nous puissions créer une chute d'eau importante dans le nouveau canal. Nous construisons ce canal pour la navigation, et bien qu'il nous soit possible peut-être d'y faire de l'argent, je crois que nous nuirions assurément à la valeur du canal et à la navigation si nous en faisions. Je ne puis pas donner le chiffre des forces hydrauliques, parce que je ne l'ai jamais fait calculer, et il y a plusieurs concessions anciennes qu'il faudrait exproprier.

M. GRAHAM: Elles sont très anciennes. Elles ont été obtenues pour rien au début. C'est une affaire difficile que d'en retirer de l'argent. Les chutes d'eau du vieux canal Welland ne seront pas particulièrement atteintes, mais ainsi que le ministre le dit avec raison, les forces d'eau doivent être tenues dans une importance secondaire à la navigation. Nous entendons beaucoup de discussion dans la Chambre au sujet de la force d'eau qui peut-être développée pour telle ou telle entreprise du Gouvernement. Il est très facile de virtuellement gâter la valeur d'une grande dépense publique en cherchant à en retirer un revenu relativement léger, parce que, si le courant d'un canal excède une certaine vitesse il y a gêne considérable pour la navigation. Je suis porté à adopter la manière de voir que le ministre soutient; je ne ferais pas de promesses du tout au sujet de la force d'eau, puis je verrais à ce que les forces d'eau fussent utilisées avec économie, de façon à ce qu'elles ne gênent pas la navigation.

M. SINCLAIR: Tout le monde voit avec plaisir que le ministre construit pour l'avenir, et que les écluses vont être d'une longueur suffisante pour permettre à des grands vaisseaux d'y passer. Je comprends que les nouvelles écluses du canal vont avoir 800 pieds de long.

M. COCHRANE: C'est-à-dire, qu'il va y avoir de l'espace pour un vaisseau de 800 pieds de long.

M. SINCLAIR: Va-t-il falloir attendre jusqu'à ce que tout le travail soit terminé, pour qu'un vaisseau de cette longueur puisse passer par les écluses? Je comprends qu'à l'heure qu'il est aucun vaisseau de plus de 20 et quelques pieds ne peut y passer.

M. COCHRANE: Il va falloir attendre jusqu'à ce que le canal soit terminé.

Agrandissement de l'élévateur de Port-Colborne, $150,000.

M. GERMAN: Ces $150,000 vont-ils construire l'addition à l'élévateur et le mettre de la grandeur dont il devait être originairement.

M. COCHRANE: Oui, ils vont porter la capacité à 2,000,000 de boisseaux. La fondation était déjà faite.

M. GERMAN: Sera-t-il terminé cet été, et prêt pour l'automne.

M. COCHRANE: Il sera prêt pour le grain de l'automne.

M. GRAHAM: L'élévateur a-t-il eu du succès? Combien de grain y a passé?

M. COCHRANE: Jusqu'au 31 octobre 1912, l'élévateur a manipulé 9,653,343 boisseaux, et pour l'année 1911, du 31 janvier au 31 décembre il a manipulé 7,000,000 de boisseaux. Je crois que nous devrions avoir plus d'espace pour les élévateurs à Montréal. Je ne crois pas que nous en ayons assez pour tenir les vaisseaux à charger et les trains à décharger rapidement.

M. GRAHAM: Cela est évident.

M. GERMAN: Les facilités du port de Montréal ne doivent-elles pas être augmentées aussi?

M. COCHRANE: Il s'y est fait du bon travail par le passé et il s'y en fait encore, mais je sens que nous devrions y avoir une grande augmentation de l'espace des élévateurs.

M. GERMAN: Et plus d'espace pour le port?

M. COCHRANE: Il va y avoir de l'espace pour 6,000,000 de boisseaux à Montréal cette année, ce qui fait beaucoup plus qu'il n'y en a eu jusqu'à présent.

M. OLIVER: Quelle utilité pour le transport du grain a été cet été retirée de Port-Colborne?

M. COCHRANE: Les gros vaisseaux qui ne pouvaient pas passer ce canal y ont déchargé leur grain.

M. OLIVER: Cela a-t-il été fait pour tout le grain?

M. COCHRANE: Pas tout; quelques-uns des vaisseaux ont continué leur route.

M. OLIVER: Est-ce un cas où les élévateurs ont servi à décharger les gros vaisseaux pour que des vaisseaux plus petits puissent prendre le grain de ces élévateurs à Montréal, ou y a-t-il eu de l'allègement des gros vaisseaux qui sont passés par ce canal.

M. COCHRANE: Les deux.

M. GERMAN: Je crois que quelques instants ne seraient pas dépensés mal à propos pour discuter la question que l'honora-

ble député d'Edmonton a soulevée. Originairement, on a pensé que le canal Welland ne serait pas pour les vaisseaux à cargaison, les gros vaisseaux décharge-raient leur cargaison à Port-Colborne, et de Port-Colborne à Montréal il y aurait une ligne de barges ou de vaisseaux de toute la grandeur des canaux pour transporter le grain de Port-Colborne à Montréal. A un moment, j'ai pensé que cela était une proposition réalisable, et je ne suis pas bien sûr maintenant qu'elle ne l'est pas. Cependant il a été jugé à propos d'agrandir le canal Welland, ce qui permettrait aux grands vaisseaux à cargaison des grands lacs transportant 300,000 boisseaux de blé, de passer le canal Welland, de descendre jusqu'à Prescott et d'y décharger leur cargaison, le blé étant transporté en barges de cet endroit à Montréal.

Le projet du canal Welland ayant été adopté, j'en suis venu à l'avis et je suis encore de cet avis que le Gouvernement devrait s'occuper d'agrandir la route du Saint-Laurent de Prescott à Montréal, et de mettre la profondeur de l'eau à trente pieds de Port-Arthur à Montréal de façon à permettre à un vaisseau qui porte 300,000 boisseaux de blé de prendre sa cargaison à Port-Arthur et de la livrer à Liverpool, ainsi qu'il le ferait si tout le système des canaux le long du Saint-Laurent était complété. Je vois que ce serait un plan digne de l'habileté du ministre des Chemins de fer, et qui rejaillirait sur le crédit du Canada. Moi, pour un, je voudrais voir adopter et exécuter cette proposition. Durant la vacance, le ministre avec ses ingénieurs devrait examiner si oui ou non on ne devrait pas commencer tout de suite à agrandir la route du Saint-Laurent et la rendre égale en profondeur au canal Welland de façon à ce qu'on eût trente pieds d'eau tout le long du chemin.

M. BENNETT: Mon honorable ami, prévoit-il qu'il va jamais être rémunérateur pour un vaisseau de transporter 300,000 boisseaux de grains à Liverpool, en concurrence avec les paquebots océaniques qui ont leur subvention postale, leur liste de passagers, une grande quantité d'effets à transporter moyennant un haut prix et qui virtuellement transportent du grain comme lest?

M. GERMAN: Réellement, je ne puis pas répondre à mon honorable ami de Simcoe-est, parce que je ne suis pas suffisamment au courant de la question. Je mettrais la route des grands lacs à l'océan Atlantique dans un état qui permît aux navigateurs de s'en servir de cette façon, s'ils le désiraient, si la chose n'est pas rémunératrice, ils n'ont pas besoin de s'en occuper, mais ils pourraient aller à Montréal y livrer leur cargaison et s'en revenir et c'est peut-être autant qu'ils pourraient désirer faire. Je doute beaucoup si les vaisseaux océaniques viendraient dans l'eau douce, ou si ceux d'eau douce entreraient dans l'eau salée. Mais il faudrait fournir un chenal de trente pieds des grands lacs à Montréal.

M. COCHRANE: Le ministère a déjà donné beaucoup d'attention à cette question. C'est une question qui intéresse les eaux internationales, et par conséquent avant d'en rien faire il va falloir s'en occuper avec le Gouvernement des Etats-Unis.

M. OLIVER. Dans cette question de transports, comme dans d'autres questions, moins on en sait et plus on peut en parler avec abondance. Je n'en connais pas grand'-chose, mais je peux poser une question au ministre relativement à cette grosse dépense, et je désire que l'on comprenne que je ne m'y oppose pas parce qu'elle est grosse. Tout ce que je désire savoir, c'est si cette dépense va être efficace. Si l'on fait les vaisseaux plus grands, ne s'en suit-il pas que tout retard de vaisseau et tout danger possible qui peut lui arriver militent contre l'usage du grand vaisseau plus qu'il ne militent contre un vaisseau plus petit? Ne perd-on pas, dans le temps qu'il faut pour traverser les vingt-sept écluses du canal Welland, par la retenue de ce vaisseau coûteux, une somme assez ronde qu'il ne se fait plus de profit sur le transport de la cargaison proportionnellement à ce que l'opération rapporterait s'il s'agissait d'eau libre?

M. COCHRANE: Il n'y a que sept écluses dans le nouveau canal.

M. OLIVER: J'admets que ceci constitue un avantage, si l'on a un vaisseau de 300,000 boisseaux, contre un vaisseau de 100,000 boisseaux avec la plus grande somme de capital immobilisé dans ce vaisseau, la plus grande somme des frais d'exploitation et du risque de dommage en passant le canal, n'est-il pas possible que l'on perde autant d'argent que l'on en fait, et que le résultat de l'agrandissement de ce canal ne soit pas proportionnel à la somme qu'il a coûté. Je ne désire pas que l'on comprenne que je fais cette assertion dans ce sens-là; mais après avoir donné un peu d'étude à ces questions, je reste frappé qu'il y a une possibilité de ce genre, et que c'est une question qu'il importe de considérer. Le bénéfice d'un canal vient quand ce canal est un simple chaînon qui relie deux grandes étendues d'eau navigables, tel que le canal de Suez, le canal de Panama et le canal du Saut, mais quand ce canal se compose d'une série d'écluses, il suit de son usage une perte de temps considérable et un dommage au vaisseau qui atténuent très sérieu-

sement la valeur du transport par des vaisseaux plus grands.

M. COCHRANE: Je ne prétends pas être un expert sur les transports, mais l'ingénieur me dit que la vitesse moyenne des vaisseaux qui transportent 300,000 boisseaux de grain est d'environ 10 milles à l'heure. Ils peuvent passer les sept écluses du canal en dix heures, et font à peu près 6 milles à l'heure à exécuter ce passage. Je crois qu'en tenant compte des frais et de tout le vaisseau de 300,000 boisseaux va l'emporter sur n'importe quel vaisseau de 100,000 boisseaux de Port-Arthur en descendant. Beaucoup de la dépense que ces gros vaisseaux occasionnent provient de leur séjour au quai par suite qu'ils ne peuvent pas être déchargés assez promptement.

M. GRAHAM: Il y a beaucoup de divergence d'opinion sur la sagesse qu'il peut y avoir d'établir des dispositions pour les vaisseaux à fort tirant d'eau. J'ai vu un homme qui avait été occupé au commerce des transports, il a été fort commerçant de grain, deux fois, peut-être trois, me démontrer qu'il en coûtait moins cher ou tout aussi bon marché d'amener du grain à Prescott ou à Kingston dans de grands vaisseaux et de la réexpédier dans des barges plus petites à Montréal qu'il n'en coûterait pour faire descendre les gros vaisseaux tout droit à Montréal. Son assertion était que l'on peut prendre une série de barges et les charger de grain à très peu de frais, qu'elles peuvent être expédiées à bon marché, et que le gros vaisseau peut repartir immédiatement et ramasser sa cargaison dans les villes qui longent les lacs. Beaucoup de la cargaison est pris des grandes villes et transporté dans l'Ouest, et un gros vaisseau peut revenir beaucoup plus promptement s'il transfère sa cargaison aux barges que s'il descend jusqu'à Montréal pour en revenir ensuite. Sir William Van Horne a exprimé un jour l'opinion, en discutant le projet du canal de la baie Georgienne auquel il portait beaucoup d'intérêt, qu'un chenal de 14 pieds suffirait pour le canal de la baie Georgienne.

M. OLIVER: Un canal fluvial?

M. GRAHAM: Un canal fluvial, et il a prétendu que les produits du grain pouvaient être transportés à aussi bon marché par ces barges plus petites que dans ces vaisseaux plus grands. Il y a beaucoup des plus grands experts sur les transports qui ne s'accordent pas avec ces théories. Il va falloir beaucoup d'examen, pour ce qui est de l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent, avant que le projet soit adopté, parce qu'il y a tant de divergence d'opinion sur la sagesse de l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent. Mais il semble y avoir uniformité générale dans l'opinion que c'est une chose sage que d'agrandir le canal Welland de façon à amener la navigation des lacs aussi près de Montréal que possible, parce que quand on aura agrandi le canal Welland il ne restera plus rien pour gêner les gros vaisseaux dans leur descente jusqu'à la tête des rapides.

Canal de Carillon et Grenville.—Prolongement du radier, digue de Carillon, $12,000.

M. GRAHAM: Je crois que c'est ici qu'une concession d'eau a été donnée à une compagnie il y a quelques années à la condition qu'elle dépenserait tant d'argent dans un temps donné. Je crois que tous les tarifs ont été mis sous la juridiction de la commission des chemins de fer. La compagnie s'est-elle conformée aux conditions de son bail?

M. COCHRANE: Elle a développé une très petite somme de force. Elle transporte son bail à une autre compagnie qui veut s'en charger et développer une plus grande somme de force.

M. GRAHAM: On va en faire un succès avant peu?

M. COCHRANE: Oui.

Canal de Cornwall, $56,400.

M. GRAHAM: Il y a eu à un moment une question quant à la location d'une certaine quantité de force aux Toronto Paper Mills, de Cornwall. Ils ont commencé à faire du travail eux-mêmes, et le ministère n'a pas approuvé leur travail. Ce bail a-t-il été donné?

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu de prolongement de donné. Le développement de force d'eau à cet endroit a eu de l'effet sur le courant.

M. GRAHAM: La compagnie utilise presque toute la puissance hydraulique qui peut être utilisée.

M. COCHRANE: Fort bien. Le loyer ne sera pas augmenté.

Canal de Farran's Point.—Améliorations à l'entrée d'aval, $22,000.

M. COCHRANE: C'est pour construire une entrée au bas du canal.

M. GRAHAM: Combien faudra-t-il pour achever les travaux?

M. COCHRANE: Ce crédit suffira.

M. GRAHAM: Que construit-on?

M. COCHRANE: Nous prolongeons la jetée?

Canal Lachine—Remplissage de brèches près du pont Brewster, $17,000.

M. COCHRANE: La brèche n° 1 donne accès au premier canal qui a été fermé en

1845. La brèche n° 2 est l'ancien plan incliné dont on ne se sert plus. On construit des talus sans solution de continuité.

Canal Murray—Nivellement du bief du canal et des approches, $4,000.

M. GRAHAM: Le canal Murray a eu besoin de beaucoup de choses. Il lui fallait un meilleur éclairage. L'a-t-il obtenu?

M. COCHRANE: Pas encore.

M. GRAHAM: Plusieurs délégations se sont rendues au département à différentes époques, surtout depuis l'établissement de la fabrique de ciment et des carrières, pour demander que le canal fût éclairé, vu qu'on prétendait qu'il était impossible de franchir le canal avec une cargaison, la nuit.

M. COCHRANE: Je n'ai pas reçu de délégation.

M. GRAHAM: On a représenté au gouvernement qu'il y avait des battures qu'il fallait enlever à l'entrée de l'est, et on a prié le département des Travaux publics de faire des travaux de dragage.

M. COCHRANE: Je crois qu'on a exécuté certains travaux à cet endroit.

M. GRAHAM: Si on ne l'a pas fait, on devrait le faire. Ces travaux sont plus nécessaires que l'éclairage.

M. COCHRANE: J'en prends note.

M. MURPHY: Qui exécute les travaux, et ceux-ci ont-ils été adjugés à l'entreprise?

M. COCHRANE: La compagnie Randoph MacDonald, a l'entreprise.

Canaux de Québec, $42,400.

M. COCHRANE: Il s'agit du parement en béton du barrage de Valleyfield. Il y a une large fuite à l'heure qu'il est. Les compagnies de force motrice se servent du barrage qui maintient le niveau du lac Saint-François.

M. ROBB: La fuite est non seulement un grand danger pour la propriété, vu qu'elle pourrait s'élargir, mais elle met aussi en danger l'aqueduc de Valleyfield. La principale conduite d'eau de la ville traverse le barrage et la fuite a souvent brisé les tuyaux? Où fera-t-on ces travaux de dragage?

M. COCHRANE: Nous n'en faisons pas à cet endroit. Nous draguons à Lachine, à Grenville et à Sainte-Anne, ainsi qu'à l'entrée d'amont du canal Chambly.

Canal du rapide Plat, $38,800.

M. GRAHAM: Qu'est-ce que cela?

M. COCHRANE: C'est une entreprise que vous avez adjugée.

M. GRAHAM: Quels sont les entrepreneurs?

M. COCHRANE: Rogers, Miller et Fils; en 1911.

M. GRAHAM: Quel est l'état des travaux?

M. COCHRANE: Cette somme servira à les achever.

M. GRAHAM: Que font les entrepreneurs?

M. COCHRANE: Ils suppriment une courbe et prolongent la jetée d'aval.

Canal Rideau—Renouvellement du pont tournant à Smith's-Falls, $12,000.

M. COCHRANE: Ce pont est fort étroit; nous l'élargissons.

M. GRAHAM: Smith's Falls a à se plaindre de ce pont. La ville ne veut pas seulement que le pont soit élargi, mais je crois que ses représentants ont insisté auprès du département sur la construction d'un pont en amont. La ville est entourée par les voies ferrées qui la contournent au nord et ses habitants veulent obtenir un pont sur la rivière Rideau dans l'espérance que la ville se bâtira sur l'autre rive—on dit même qu'elle s'y bâtit déjà—et les personnes établies sur ce bord de la rivière Rideau se plaignent de ne pouvoir pas se rendre en ville sans faire un détour pour passer sur le pont qu'on élargit. Le ministre a-t-il pris des mesures dans cette affaire?

M. COCHRANE: Aucune décision n'a été prise. Le pont auquel ce crédit est destiné est dangereux; il est étonnant que personne n'y ait encore perdu la vie.

Canal de Soulanges—Moteurs électriques pour ponts tournants à la Pointe-des-Cascades et à Coteau-Landing, $2,000.

M. GRAHAM: Où vous procurez-vous des moteurs électriques pour les ponts tournants?

M. COCHRANE: Nous publions des annonces et nous recevons des offres.

M. GERMAN: Vu que l'ingénieur est présent, je désire appeler l'attention sur le pont de Humberstone sur le canal Welland, pont extrêmement lourd qui a besoin d'un moteur électrique. Il y a à Welland un moteur qui fonctionne fort bien, et ce pont de Humberstone est le seul autre pont du canal Welland qui ait besoin d'un moteur, autant que je sache. Il y a lieu de craindre des accidents graves sur ce pont, lorsque le vent souffle violemment. Les gens de l'endroit ont appelé mon attention, et je crois vraiment qu'un moteur devrait être fourni.

Canal Saint-Pierre—Améliorations, $200,000.

M. GRAHAM: Ceci est un petit canal, et si je me rappelle bien, les anciennes constructions sont assez délabrées.

M. COCHRANE: C'est vrai. Les anciennes portes fonctionnent à peine. La durée de ces travaux dépassera un peu le délai fixé dans le contrat, mais je crois que l'entrepreneur fait tout ce qu'il peut dans les circonstances.

M. GRAHAM: Qui est l'entrepreneur?

M. COCHRANE: Weller, le fils du constructeur de canaux de Sainte-Catherine.

M. GRAHAM: Quand cette entreprise sera-elle terminée?

M. COCHRANE: Elle devait l'être en 1914, mais l'ingénieur me dit que l'entrepreneur ne peut guère la terminer avant le printemps de 1915.

M. GRAHAM: Dans l'intervalle, se sert-on du canal?

M. COCHRANE: Oui, pour les petits bateaux; mais une foule de gros pourraient s'en servir avec profit si les travaux étaient achevés. Je les mènerai à bonne fin aussi rapidement que je le pourrai.

Canal Welland—Grosses réparations, $30,000.

M. GRAHAM: Quelles sont ces réparations?

M. COCHRANE: Le renouvellement de la fleur d'eau entre le coursier hydraulique n° 2 et le coursier n° 3, à Saint-Catherine; le renouvellement en béton de six passerelles sur le déversoir du canal; le renouvellement en béton du revêtement en bois du drain situé près du pont de Marlatt; les réparations des portes d'écluses de l'ancien canal; le renouvellement en béton de six passerelles sur le déversoir du nouveau canal; la reconstruction de l'écluse détruite par un incendie du côté est du port de Port-Dalhousie.

M. GERMAN: Combien d'appareils de sûreté a-t-on posés?

M. COCHRANE: On en a posé un à l'écluse 24, et au printemps de 1912, il a servi à éviter deux graves accidents. Dans un cas, un bateau à vapeur entrant dans l'écluse a frappé la porte.

L'appareil a empêché celle-ci d'être emportée, et bien qu'elle ait été tordue et qu'il ait fallu la remplacer, la navigation a continué jusqu'à l'arrivée de la porte de rechange. Cet appareil sera posé dans cinq autres écluses.

M. GERMAN: Le ministre s'est-il demandé s'il est à propos d'acheter le brevet de cette invention et de s'en servir partout?

M. COCHRANE: Oui, la question est à l'étude.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Il y a ici un crédit de $100,000 pour travaux d'études. Je demanderai au ministre s'il a reçu une pétition des habitants des villages de Dundas et de Bridgetown lui demandant de construire un tronçon de voie ferrée qui relierait ces villages au réseau principal, soit à Cardigan ou à Souris?

M. COCHRANE: Je crois que nous en avons reçu une.

M. HUGHES: Le ministre me dira-t-il ce qu'il a fait ou ce qu'il se propose de faire à ce sujet?

M. COCHRANE: Je n'y ai pas encore réfléchi; je n'ai pas eu le temps de le faire depuis que j'ai reçu la pétition. Je tâcherai d'obtenir un rapport.

M. HUGHES: Le ministre fera-t-il préparer ce rapport pendant l'été prochain?

M. COCHRANE: Oui.

M. HUGHES: Je désire attirer son attentino sur une question dont j'ai parlé il y a un jour ou deux—que le bateau qui relâche dans le port de Souris ne se rend pas au quai du chemin de fer. Les marchandises destinées aux îles de la Madeleine et apportées par le chemin de fer doivent être charroyées à grands frais de l'ancien quai jusqu'au quai privé où le bateau se rend. Le département accorde une subvention à ce bateau qui devrait certainement accoster le quai public. Les habitants des îles de la Madeleine doivent payer les frais supplémentaires.

M. COCHRANE: J'ai dit à mon honorable ami que nous y verrions immédiatement.

M. HUGHES: Je suis d'avis que le représentant de Gaspé et des îles de la Madeleine devrait s'occuper de cette affaire et la faire régler, parce que les habitants de sa circonscription sont directement intéressés.

Commission des chemins de fer du Canada—Entretien et fonctionnement, y compris $800 pour Clyde Leavitt, en sa qualité d'inspecteur en chef des incendies, $166,600.

M. MURPHY: Le ministre veut-il expliquer ce crédit?

M. COCHRANE: La commission de conservation a fait inspecter l'année dernière par un expert les différents chemins de fer, et la commisssion des chemins de fer a convenu de payer cette inspection. Nous n'avons pas le rapport de cet expert, mais je crois qu'il a fait l'année dernière d'excellente besogne, surtout dans la Colombie-Anglaise. Il a fait un rapport au sujet de l'Intercolonial, et j'ai l'intention de soumettre ce rapport au nouveau gérant général afin de voir ce que nous pouvons faire pour combattre les incendies de forêts le long de la ligne.

M. GRAHAM: En insérant cet article l'année prochaine, je suggérerais qu'il serait à propos de mentionner que les $800

ne sont que la moitié des appointements. Cela paraît comme si vous donniez $800 à un exeprt pour ses services.

M. COCHRANE: Je crois que cela pourrait très bien se faire.

Pour dépenses se rattachant aux causes en instance devant la commission des chemins de fer du Canada, $15,000.

M. GRAHAM: J'ai toujours prétendu qu'on ne devait pas assimiler la commission des chemins de fer à une cour où le premier venu pouvait être représenté par un avocat. Quand il s'agit d'investigations distinctes, comme celles que j'ai mentionnées, il n'y a rien à dire, parce que le côté du Gouvernement doit alors mis fortement en évidence.

M. COCHRANE: Ne serait-il pas mieux que le Gouvernement eût un avocat qui serait chargé de voir aux causes se présentant devant la commission des chemins de fer, et qui consacrerait à cela son temps? Bien entendu, nous n'avons encore rien décidé de ce genre.

M. GRAHAM: J'ai bien peur que cela ne ferait que compliquer les choses. Dans les circonstances ordinaires, un pauvre homme peut écrire au secrétaire de la commission et obtenir prompte justice sans avoir à passer, pour ainsi dire, par aucunes formalités. J'ai discuté cela plusieurs fois avec le juge Mabee, qui m'a fait remarquer que suivant lui l'avocat ne serait ici qu'un embarras, et qu'il préférait avoir affaire directement à ceux qui déposaient plainte plutôt qu'écouter les arguments d'un avocat.

Je n'ai aucune objection à cet article quand il s'agit d'enquêtes considérables mais je serais opposé en principe à la nomination d'un avocat chargé de s'occuper de ces petite causes, parce que je crois que le public est mieux servi comme il est maintenant.

M. COCHRANE: Je serais le premier à regretter que le président de la commission refuserait de permettre à qui que ce soit de plaider sa cause, si minime qu'en soit l'importance. Mais il se présente plusieurs causes considérables pour lesquelles le Gouvernement devrait être représenté, et il m'a semblé que ce serait une excellente chose si nous avions quelqu'un qui étudierait ces causes tout le temps.

M. GRAHAM: Ce serait alors représenter le Gouvernement tout le temps. Mon objection avait trait à voir là quelqu'un pour représenter le public, et pour s'occuper des causes de différentes gens.

M. GERMAN: Si vous aviez un conseiller permanent représentant le Gouvernement, il serait là continuellement pour toutes les causes. Il en résulterait qu'un particulier qui a une cause devant la commission estimerait que ses intérêts ne sont pas protégés comme ils devraient l'être, et il n'oserait pas se présenter devant la commission sans être accompagné d'un avocat qui agirait pour lui; au lieu que maintenant un particulier qui croit avoir raison de se plaindre au sujet d'un passage ou d'autre chose se présente devant la commission ou communique avec la commission, et alors si le département croit que l'intérêt public pourrait être plus particulièrement sauvegardé qu'il ne peut l'être par ceux qui ont la chose en main, tout ce qu'il y a à faire, c'est de remettre la cause à plus tard et d'en aviser le ministre et ensuite un avocat peut être aisément nommé. Je ne crois pas qu'il serait sage d'avoir là tout le temps un avocat général.

M. BOULAY (texte): Monsieur le président, le 14 mai dernier, lorsque je me suis opposé en cette Chambre à l'augmentation du salaire du président de la commission des chemins de fer, j'ai dit que ces commissaires ne travaillaient peut-être pas une heure par jour. En faisant cette assertion, j'ai sans doute un peu tombé dans l'exagération et, en justice pour ces messieurs, je dois admettre qu'ils doivent travailler un peu plus longtemps par jour. Tout en admettant cela, je ne suis pas prêt à accepter de bon cœur cet énorme salaire que l'on paie au président de cette commission.

L'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) s'est permis à mon égard en cette circonstance de faire certaines remarques un peu hasardées tout au moins et dans un langage dont je n'aurais pas voulu me servir vis-à-vis de lui. Je regrette qu'il ne soit pas en ce moment à son siège pour entendre ma réponse. Il a dit, entre autres choses, pour appuyer cette augmentation excessive du salaire du président de la commission des chemins de fer, que ces hommes quittent des positions lucratives, des salaires de vingt à vingt-cinq mille piastres par année parfois, pour consentir à devenir des serviteurs publics. Or, je dirai d'abord que le fait que l'honorable ministre fait un tel avancé ne prouve pas hors de tout doute que ce soit vrai. De plus, en supposant que ce soit vrai, les avocats qui se feraient un tel salaire ne s'abaissent pas en acceptant des positions du Gouvernement, car des serviteurs du public avec toutes les tracasseries des plaideurs, des procès de tous genres et travaillant souvent huit à dix heures par jour, ils deviennent serviteurs du Gouvernement avec des heures fixes de bureau de quatre à cinq heures par jour au plus, avec un beau char privé à leur disposition pour se promener dans le pays sans qu'il leur en coûte un sou. Et ainsi, étant en quel-

que sorte indépendants, avec un salaire fixe assuré, ce qui vaut bien une légère réduction d'un salaire retiré à droite et à gauche et souvent au milieu des jurements des individus qui se font plumer.

S'il était vrai que des avocats puissent se faire en notre pays un salaire aussi élevé, ceci ne prouve qu'une chose, d'après moi, c'est que les tarifs des avocats sont exorbitants et devraient être au plus tôt modifiés de manière à ne pas laisser voler par nos cours de justice les pauvres malheureux obligés d'y recourir, car il n'y a pas un homme en ce pays qui puisse gagner dans le sens strict du mot $66.66 par jour, pendant que le pauvre journalier gagne péniblement $1.50 à $2.00 par jour. Je dis que c'est une honte même de le dire, si c'est vrai, et ceci en supposant que l'avocat travaille trois cents jours par année.

Si l'on suppose maintenant, comme c'est la réalité, qu'il ne travaille que deux cents jours par année, déduction faite des congés, fêtes légales, etc. on arrive avec un salaire de $80.00 par jour, soit $13.33 par heure si on calcule qu'il est à son bureau six heures par jour, ou $16 par heure, s'il n'y est que cinq heures.

Si je compare maintenant le salaire du président de la commission des chemins de fer de la même manière, on arrive aux chiffres suivants: $12,500 par année, en supposant un travail de trois cents jours, donne $41.66 par jour, soit $10.46 pour chaque heure en supposant comme vrai qu'il ne travaille que quatre heures par jour, et à ce taux il doit travailler chacun des jours ouvrables de l'année.

Maintenant, si on fait une déduction des fêtes légales, au nombre d'une dizaine chaque année, des samedis de chaque semaine où il y a une demi-journée de congé, des jours de congé que chacun de ces employés à gros salaires obtient, soit environ encore au moins trente jours par année; on trouve que tous ces employés supérieurs ne travaillent pas plus de 230 à 250 jours par année, et en calculant leur salaire de $12,500 sur un taux moyen de 240 jours d'ouvrage, l'on constate que ceci rapporte $52.08 par jour, ou $13.00 pour chacune des quatre heures de bureau qu'il donne, ou $10.41 pour chaque heure, s'il travaille cinq heures par jour.

Ceci étant établi, j'ajoute que c'est honteux de demander au journalier, au cultivateur, à l'industriel, de se saigner à blanc pour contribuer au paiement de salaires aussi extravagants, aussi exorbitants; et le peuple de notre pays n'approuvera pas cela, malgré l'opinion de l'honorable ministre des Postes et des honorables députés de Rouville et de Trois-Rivières, ou autres avocats du même avis. Le premier ministre du pays seul reçoit un pareil salaire. Les autres ministres. qui sont obligés d'être à leurs bureaux d'une année à l'autre, de faire d'énormes dépenses pour figurer convenablement, en rapport avec leur position, qui sont obligés de faire des élections coûteuses et de se plier à rencontrer journellement leurs électeurs—et ces rencontres ne sont pas toujours à l'eau de rose—ces ministres, dis-je, ne reçoivent que $7,000 par année.

Quelle considération méritent donc nos ministres s'ils ne valent pas au moins leurs simples employés? Je dis que ceci est de nature à jeter du discrédit sur l'administration du pays, et ne doit pas être toléré plus longtemps.

L'honorable ministre des Postes a dit, en atténuant au moins ses expressions, que je ne connaissais rien du travail des commissaires des chemins de fer. Je lui pardonne volontiers cet écart de langage, causé sans doute par mes remarques acerbes sur les avocats, mais enfin il nous avoue lui-même qu'il s'en trouve d'assez voraces pour extorquer aux pauvres plaideurs de vingt à vingt cinq mille piastres par année.

Pour démontrer à l'honorable ministre des Postes qu'il a dépassé un peu les bornes de la vérité, en disant que je ne connaissais rien du travail de la commission des chemins de fer, je lui dirai d'abord que j'ai étudié spécialement le cas avant de parler, et j'y ai découvert l'état suivant dans le rapport pour l'année 1911, rapport qui a 489 pages. J'ai cherché aussi le nombre de plaintes que ces messieurs avaient reçues durant l'année 1911. Ce nombre s'élève à 573, et les plaintes entendues à 565. Sur ce total de 565 plaintes entendues, 8 ont été ajournées et plusieurs ont été retirées même avant l'audition. Et sur ce nombre encore, il s'en trouvait plusieurs dont l'examen est à peu près toujours la même chose, tel que les passages à niveau, et autres. On sait ce que c'est de ces plaintes-là, c'est toujours la même chose à peu près, et lorsqu'une de ces questions a été réglée, la même procédure s'applique à vingt ou vingt-cinq autres.

Pour la fixation des gares sur les voies d'évitement, il y a eu une vingtaine de causes. Celles-là sont encore assez faciles à régler. Il en est de même pour fixer l'endroit de la gare lorsqu'il y a litige dans une localité et il y a eu un bon nombre de plaintes à ce sujet.

Je dirai qu'il ne manque pas de bureaux d'avocats, où ils ne sont que trois ou quatre associés, qui ont autant de causes à plaider chaque année, et ces gens-là ne réclament pas de salaire de $12,000. Ils se contentent de beaucoup moins, quatre ou cinq mille piastres au plus par année, et travaillent beaucoup plus fort.

J'ajouterai qu'il n'y a pas seulement que six juges dans cette commission des chemins de fer; le personnel se compose de 77 membres qui sont tous payés par le pays, et ce sont eux qui font l'ouvrage, car on

voit que, bien souvent, les commissaires rendent leur décision sur le rapport de leurs ingénieurs, sans aller eux-mêmes sur les lieux. Il s'ensuit donc que ce sont ces 77 personnes qui ont décidé la plupart de ces 565 causes.

Il me semble que ce travail n'est pas assez fort pour justifier le montant de salaires que l'on paye surtout au président de la commission qui aujourd'hui reçoit un salaire de $8,000.

M. PROULX: C'est $10,000 qu'il a.

M. BOULAY: Soit, $10,000.

J'ai examiné les dépenses de cette commission dans le rapport de l'auditeur général pour l'année 1912, pages W—4, 60 et 61.

Dépenses, salaires, payés en vertu d'un statut.	$ 54,643.14
Salaires des employés et dépenses contingentes.	133,997.17
Formant un total de. .	$188,640.31

Cette dépense comprend le salaire de cinq juges et aujourd'hui il y a un sixième juge de nommer.

Le nombre total des employés de cette commission est de 77. Elle a aussi un char privé à sa disposition.

Il y a 18 employés qui reçoivent un salaire de plus de $2,000 chacun, formant un total de $45,901.96.

Sur ces 18 employés il y en a 14 de langue anglaise et quatre de langue française.

Les 14 de langue anglaise reçoivent un salaire moyen de $2,300 ce qui fait une différence en moins de $334.37 pour chaque employé de langue française.

Le secrétaire de langue anglaise reçoit $4,000 par année.

L'autre jour, l'honorable député de Rouville a prétendu que nous avions dans cette commission un secrétaire de langue française. Je tiens à rectifier les faits. Ce n'est pas un secrétaire, mais simplement un assistant secrétaire; il n'est donc pas sur le même pied que le secrétaire, et il ne reçoit que $2,600 par année, soit une différence de $1,400 en moins, et n'a que le titre d'assistant secrétaire.

L'honorable député de Rouville a dit encore. . .

M. le PRESIDENT (M. Blondin): Je veux bien donner à l'honorable député la latitude possible, mais je dois lui faire observer qu'il se réfère à un débat passé, ce qui n'est pas régulier. Nous avons voté le crédit qui concerne la commission des chemins de fer, et celui que nous délibérons maintenant est de $10,000 pour payer les dépenses se rattachant aux cas de la commission des chemis de fer du Canada.

Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais je crois de mon devoir de le faire.

M. BOULAY.

M. BOULAY: Nous en sommes à l'item 133.

M. BLONDIN: Oui, mais je viens de vous lire l'item sur lequel nous délibérons. Je comprends que l'honorable député a droit de discuter cet item, mais il me serait difficile de le laisser entrer en de longues considérations sur les salaires des commissaires qui ont déjà été votés.

M. BOULAY: Non, le premier item n'a pas été adopté.

M. BLONDIN: L'honorable député n'a pas le droit de contester la décision que j'ai rendue; il doit se conformer à cette décision.

M. BOULAY: Mais le premier item n'a pas été adopté.

M. BLONDIN: A l'ordre, à l'ordre. L'honorable député devra se conformer à la décision du vice-président, ou je serai obligé de procéder comme s'il ne parlait pas.

M. BOULAY: Je vais donc, s'il en est ainsi, discontinuer mes remarques, car, sur cet item de $10,000, je n'ai rien à dire.

Grand-Tronc-Pacifique—Rénumération au directeur du Gouvernement, $2,000.

M. GRAHAM: Est-ce que ce directeur fait un rapport; si oui, à quels intervalles, et que contient ce rapport?

M. COCHRANE: Le rapport est fait une fois par année, et, comme précédemment, il n'y a pas grand'chose.

M. GRAHAM: En une ou deux occasions, j'ai demandé de déposer ce rapport devant la Chambre. Il pourrait être utile d'y référer.

M. COCHRANE: Je le ferai.

Etudes et inspections de chemins de fer, $100,000.

M. SINCLAIR: Se propose-t-on de faire quelques levés topographiques dans les Provinces maritimes?

M. COCHRANE: J'ai annoncé un jour à mon honorable ami que je me proposais d'envoyer un expert du trafic sur le tracé des lignes projetées afin d'obtenir quelques renseignements et de voir quelle justification il pourrait y avoir pour la construction de chemins, et c'est bien toujours ce que je veux faire.

M. GRAHAM: Le présent crédit s'appliquerait à cela?

M. COCHRANE: Oui.

M. SINCLAIR: Est-ce que le ministre tient toujours à la politique qu'il a exposée l'année dernière, qu'advenant la construction d'un nouvel embranchement de l'Intercolonial il exigerait la garantie que le trafic serait suffisant pour payer l'intérêt et les frais d'exploitation.

M. COCHRANE: Je n'ai pas dit tout à fait cela. Je parlais de tout embranchement qui ne paierait pas les frais d'exploitation, sans intérêt, ce qui est une proposition très différente.

M. SINCLAIR: Le ministre prétend-il que les recettes d'un chemin de fer doivent égaler les dépenses dès le commencement?

M. COCHRANE: Des embranchements sont exploités dans cette région depuis un certain temps et les recettes ne sont pas encore parvenues à égaler les frais d'exploitation; et il n'est pas probable qu'elles y arrivent.

M. SINCLAIR: De quels embranchements le ministre veut-il parler?

M. COCHRANE: : Je ne parle d'aucun embranchement en particulier; je dis ce qui a lieu dans certains cas.

M. SINCLAIR: Avant d'entreprendre de construire un chemin de fer, il faut naturellement prendre en considération la question de trafic, mais je considère que l'on n'a pas le droit d'exiger qu'un chemin de fer paie ses dépenses dès le début de l'exploitation. Si cette règle était toujours appliquée on construirait très peu de chemin de fer. On n'a certainement pas appliqué cette règle lors de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique; je suis convaincu qu'au début, les recettes sur cette ligne, n'égalaient pas les frais d'exploitation. Cette règle n'a pas été appliquée non plus dans le cas de l'Intercolonial, ni du Grand-Tronc. Je crois que le ministre se montre trop exigent. S'il y a du trafic dans une région, la construction d'un chemin de fer le développera.

M. COCHRANE: C'est exactement ce que je veux savoir.

M. SINCLAIR: Le développement du trafic peut prendre un certain temps. Dans l'est de la Nouvelle-Ecosse on peut compter sur un certain genre de trafic, dès les premiers jours; il y a le bois que le chemins de fer aura toujours à transporter, mais il y a beaucoup d'autre trafic qui se développera avec le temps. On ne peut pas s'attendre que à ce que ce trafic se développe aussi rapidement qu'il est possible de construire le chemin. J'espère que le ministre n'étudiera pas cette question à un point de vue trop étroit. Nous faisons de grands sacrifices pour améliorer les moyens de transport, dans toutes les parties du pays et j'espère que l'on se montrera aussi généreux pour l'est du Canada, que pour l'ouest et le centre. Il faut aussi tenir compte de l'avenir et si une région est susceptible de fournir du trafic, qu'on lui donne des chemins de fer.

M. McKENZIE: Le ministre dit qu'il a l'intention d'envoyer un expert en trafic inspecter ces embranchements. Cela comprend-il les différentes lignes de la Nouvelle-Ecosse dont il a été question ici?

M. COCHRANE: Oui.

M. McKENZIE: J'espère qu'il confiera cette mission à un homme compétent.

M. COCHRANE: Nous discuterons la question ensemble.

M. McKENZIE: Il serait préférable d'envoyer un ingénieur et un expert en trafic; à eux deux, ils pourraient trouver un moyen terme.

Chemins de fer et Canaux (imputable sur les recettes)—Chemin de fer de l'Intercolonial, $13,000,000.

M. GRAHAM: Cette somme représente, n'est-ce pas, les frais d'exploitation de l'Intercolonial?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Nous avons discuté beaucoup de questions se rapportant à cette exploitation. Il y a une augmentation dans les dépenses de l'embranchement de Windsor. Je suppose que la raison de cette augmentation est la même que pour l'Intercolonial; l'augmentation de dépenses est causée par l'augmentation du trafic.

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Quel est le déficit pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard?

M. COCHRANE: Je sais que pour le mois d'avril il a été de $14,000.

M. GRAHAM: J'ai toujours prétendu que les recettes du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne seront jamais suffisantes pour payer l'intérêt sur le capital engagé, tant que ce chemin sera exploité séparément.

M. COCHRANE: C'est possible, mais lorsque nous aurons un bac transbordeur et un homme actif à la tête de l'entreprise, les choses changeront peut-être.

M. GRAHAM: Cela fera certainement une différence pour le trafic des marchandises et aussi pour le trafic des voyageurs. Les nombreux agents de billets de chemin de fer, dans l'île du Prince-Edouard, pourront alors vendre des billets pour l'Intercolonial; ils auront droit à leur commission et cela contribuera peut-être à améliorer la situation.

M. COCHRANE: En effet. Je n'ai pas ici le chiffre du déficit pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, mais je puis me le procurer si l'honorable député le désire.

M. SINCLAIR: Les livres de l'Intercolonial sont-ils tenus de manière à ce que l'on

puisse dire quels sont les profits sur chaque division d'un chemin?

M. COCHRANE: Il y a quatre divisions sur l'Intercolonial. Un nouveau mode de comptabilité doit être adopté cette année et j'espère qu'à la prochaine session, je pourrai fournir ces renseignements à la Chambre.

M. HUGHES (King): Je crois qu'en préparant les tarifs pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, on ne tient pas suffisamment compte des conditions locales. Les parcours sont comparativement moins longs que sur la terre ferme et les tarifs sont si élevés que le chemin perd une bonne partie du trafic des messageries. Quand le parcours est peu considérable, il y a plus d'avantages à faire transporter les marchandises par des chevaux. Puisqu'il faut que le chemin soit exploité quand même et que les employés soient payés, il vaudrait mieux s'assurer de ce trafic. Je parle par expérience. Assez récemment les tarifs ont été augmentés dans le but, sans aucun doute, de réduire le déficit. Mais je crois qu'on obtiendra un résultat tout opposé, car les cultivateurs et les hommes d'affaires, feront de plus en plus usage de chevaux et c'est autant de trafic que le chemin de fer perdra. J'ai ouvert une succursale de mon magasin à 7 ou 8 milles de la ville de Souris et j'ai constaté que, même sous l'ancien tarif, il était plus avantageux d'expédier les petits colis et les marchandises légères au moyen de chevaux. Naturellement, nous avons plus d'avantages à nous servir de chemin de fer pour les lourdes marchandises, comme la melasse, le fer, le sel, et autres produits de cette nature. Sous l'ancien tarif, la différence était si petite que nous nous servions généralement du chemin de fer pour toutes nos expéditions. Mais maintenant que les tarifs ont été augmentés, tout le transport des marchandises légères se fera au moyen de chevaux et je me demande si l'élévation du tarif augmentera les recettes du chemin.

Ces questions sont généralement étudiées et décidées par des experts qui habitent la terre ferme où les parcours sont comparativement plus longs, et il est possible qu'ils ne tiennent pas un compte suffisant des conditions locales. Si le ministre a jamais l'occasion de discuter cette question avec les officiers du chemin, j'espère qu'il leur recommandera de tenir compte des observations que je viens de faire.

Canaux—Personnel et réparations, $1,327,630.

M. GRAHAM: Il y a ici une augmentation de $25,615. Comment l'expliquez-vous?

M. COCHRANE: Il y a une drague sur le canal Rideau, avec son équipage; il y a deux remorqueurs sur le canal Lachine, un sur le canal Rideau et deux sur le canal Welland. C'est ce qui fait la différence.

M. GRAHAM: Les explications du ministre concernant cette augmentation de $25,000, ne me paraissent pas très claires.

M. COCHRANE: Les deux remorqueurs que vous avez vous-même commandé à Montréal ne sont arrivés que ce printemps. Il y a aussi un nouveau dragueur et l'augmentation des dépenses sur le canal Welland est de $7,000.

Canaux—Statisticiens, $42,500.

M. GRAHAM: Le ministre peut-il me donner le nom du statisticien à Cardinal et nous dire quand il a été nommé et qui il a remplacé?

M. COCHRANE: Le statisticien à Cardinal est M. Reid; il a succédé à M. Williams.

M. GRAHAM: Est-il parent du ministre des Douanes (M. Reid)?

M. COCHRANE: Je crois que c'est son frère.

M. GRAHAM: A qui a-t-il succédé?

M. COCHRANE: A M. Williams.

M. GRAHAM: Voici une de ces choses qui est difficile de défendre. Cette nomination a dû être recommandée par le ministre des Douanes, puisque c'est dans sa circonscription. S'il s'agissait d'une autre circonscription, le cas serait différent; mais ici, la vacance créée par la destitution de M. Williams a été remplie par le frère d'un membre du Gouvernement, sur la proposition de son frère.

M. COCHRANE: M. Reid avait été destitué en 1896.

M. GRAHAM: Je ne discuterai pas cette question aujourd'hui, mais je serais toujours disposé de le faire en toute autre circonstance, si le ministre le désire. Je laisse mon honorable ami juge et je lui demande si, se trouvant dans la même position, il trouverait convenable d'agir ainsi. C'est un cas exceptionnel de recommander son propre frère, dans sa propre circonscription.

M. COCHRANE: Je l'admets, mais il y a ceci dont il faut tenir compte: M. Reid avait été destitué, injustement ou non, en 1896 et il croyait avoir droit à sa réintégration.

M. SINCLAIR: Quel est le salaire attaché à cet emploi?

M. COCHRANE: $1,000.

M. ROBB: Le ministre pose-t-il comme règle que si un fonctionnaire a été destitué par un gouvernement, il doit être ré-

intégré quand un autre gouvernement arrive au pouvoir?

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu d'enquête et nous ne savons pas s'il a été destitué avec ou sans raison.

Traitement du personnel et dépenses casuelles, $180,312.50.

M. COCHRANE: Les changements consistent uniquement dans les augmentations régulières et le traitement d'un ou deux nouveaux employés dont nous avons besoin.

M. GRAHAM: Dans quel département?

M. COCHRANE: Dans celui du génie.

M. SINCLAIR: J'espère que le ministre trouvera de jeunes Canadiens pour remplir ces positions. Il semble y avoir une tendance à ne pas rendre justice à nos nationaux sur l'Intercolonial, surtout quand il s'agit de donner de l'avancement.

M. COCHRANE: L'honorable député prétend-il que nos ingénieurs ne sont pas bien traités?

M. SINCLAIR: Ce n'est pas d'eux que je parle spécialement, mais il arrive souvent que nous devons faire venir des personnes du dehors pour occuper les positions les plus élevées de l'entreprise quand nous devrions promouvoir nos propres employés. Cette ligne est en exploitation depuis le commencement de la Confédération et nous avons produit des hommes remarquables. Un grand nombre sont allés aux Etats-Unis et on me dit qu'il y a aux Etats-Unis beaucoup de lignes qui sont dirigées par des hommes qui ont acquis leur expérience sur l'Intercolonial. Il doit y avoir quelque défaut dans la direction ou la promotion, ou nous devrions trouver des hommes chez nous pour remplir ces positions. Je crois que le ministre pense comme moi, mais je ne pense pas qu'on ait fait comprendre cela au gouvernement dans le passé comme on l'aurait dû. Si le ministre veut étudier la question, il trouvera des hommes brillants à son emploi et s'il leur donne une possibilité d'être promus il pourra remplir les plus importantes situations avec des Canadiens qui se trouvent sur la ligne même.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à minuit et dix-sept minutes, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, 30 mai 1913.

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

LA CHASSE PELAGIQUE DU PHOQUE.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un bill (n° 238) concernant la chasse pélagique du phoque.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour but d'édicter la mesure restrictive nécessaire pour la mise en vigueur, en ce qui concerne le Canada, de la convention arrêtée en 1911, entre le gouvernement de Sa Majesté britannique, la Russie, le Japon et les Etats-Unis, au sujet de la chasse pélagique du phoque dans le Pacifique septentrional. Ce traité édicte pour le Canada, les dispositions mêmes du projet de loi adopté par le Parlement du Royaume-Uni, à sa dernière session, pour la mise en vigueur de cette convention en Grande-Bretagne. La loi adoptée par le parlement de la mère patrie devait être en vigueur dans toutes les colonies autonomes. Ce qui fut fait par le consentement de la part des divers dominions qui estimaient que le but de cette loi était la mise en vigueur de ce statut du Royaume-Uni stipulant qu'un simple décret du conseil pouvait mettre en vigueur cette loi, s'il était basé sur ce traité.

On a préparé le brouillon du décret du conseil ordonnant que ce statut fût en vigueur, au Canada, et ce brouillon fut soumis dans le but de connaître les modifications qu'il faudrait apporter à cette mesure. La façon dont ce statut fut adopté par le parlement du Royaume-Uni rendait difficile la tâche d'appliquer les dispositions de cette loi au Canada. La raison de cet embarras provenait des punitions édictées contre ceux qui contrevenaient à cette loi. Le parlement du Royaume-Uni a agi, en tenant compte d'autres statuts de ce même parlement. Ainsi, par exemple, dans la disposition qui prohibait l'importation de ces catégories de peaux de phoque dont la chasse était prohibée par les traités, on a déclaré que les peaux de phoque de cette catégorie devraient être comprises dans les dispositions restrictives du statut revisé des douanes de 1876. C'est-à-dire, du statut des douanes du Royaume-Uni. Le résultat fut que, dans le Royaume-Uni, les peaux de phoque importées en contravention de la prohibition, pouvaient être confisquées. On laissait entendre, dans le décret du conseil mettant en vigueur ce statut, au Canada, que les dispositions du statut des douanes canadien devraient remplacer celles du statut revisé des douanes canadien de 1876. En étudiant le statut des douanes canadien, on a constaté que le résultat de ce changement ne serait pas de rendre cette loi semblable à celle qui existe dans le Royaume-Uni, parce que notre loi des douanes ne contient pas de prohibition contre l'introduction de ces peaux de phoque.

On aurait pu faire disparaître cette objection, en insérant un mot stipulant que ces peaux pourraient être tenues pour comprises. En outre, la punition imposée à ceux qui violaient les dispositions de notre

statut des douanes, ne consistait pas seulement dans la confiscation, mais encore et de plus en une condamnation au paiement d'une somme d'argent. Dans ces circonstances, il eût été nécessaire, si le statut impérial devait avoir force de loi au Canada, de modifier notre statut des douanes, afin de rendre la disposition de ce statut relative à l'importation de ces peaux de phoque, semblable à celle du statut en vigueur en Angleterre. Il nous a semblé qu'étant donné qu'il n'existait pas, au Canada, de loi dont on pouvait invoquer les dispositions et qui aurait eu le même résultat que celui obtenu par le rapport établi, dans le cas de statut des douanes du Royaume-Uni, le moyen le plus simple et le plus avantageux pour en atteindre le but désiré était d'édicter, pour le Canada, le statut britannique et c'est la fin du projet de loi que je dépose maintenant.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité, demain, pour délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lui de prescrire comme suit:

1. Le Gouverneur siégeant en conseil de ses ministres peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionné et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

(1) A la Margaree Coal and Railway Company, Limited, pour les lignes suivantes de chemin de fer:

(a) Depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près Orangedale jusqu'à Sainte-Rose, n'excédant pas 46 milles;

(b) Depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près du lac McIntyre jusqu'à Caribou-Cove, Port-Malcolm, comté de Richmond, n'excédant pas 4 milles;

lesdites subventions étant accordées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 4, n'excédant pas 50 milles.

(2) A la Northern New Brunswick and Seaboard Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis les mines de Drummond à Austin-Brook, un bras de la rivière Nipisiquit, en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial où il se croise avec l'embranchement de Bathurst-Station à Bathurst-Harbour, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 24, n'excédant pas 16.9 milles.

(3) A la compagnie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, pour une ligne de chemin de fer depuis Plaster-Rock, le long de la rivière Tobique, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 15, n'excédant pas 28 milles.

(4) A la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, pour une ligne de chemin de fer depuis Andover jusqu'à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à ou près Mistake, et d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis à ou près la Pointe-Perry, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 2, n'excédant pas 200 milles.

(5) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à un point à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell, dans le comté de Wolfe, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 23, pour une ligne de chemin de fer entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 60 milles.

6. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien à ou près Scotstown ou Mégantic jusqu'à la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 19, n'excédant pas 35 milles.

(7) A la compagnie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, pour une ligne de chemin de fer depuis un point entre Thurso et Montebello, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien, vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 46, n'excédant pas 30 milles.

(8) A la Erie, London et Tilsonburg Railway Company, pour une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, passant par ou près Vienna, Culton, Aylmer, Kingsmill et Belmont, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 37, n'excédant pas 35 milles.

(9) A la Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Tilsonburg vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la St. Mary's and Western Ontario Railway Company à Embro, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 12, n'excédant pas 10.38 milles.

(10) A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer depuis Gimli jusqu'à un point sur la rivière Icelandic à ou près Riverton, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 39, pour une ligne entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 30 milles.

(11) A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer depuis Moosejaw, dans une direction

nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 40, n'excédant pas 123 milles.

(12) A la Alberta Central Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Red-Deer jusqu'à Rocky-Mountain-House, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 38, n'excédant pas 70 milles.

(13) A la Kettle Valley Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:

(a) à partir de Merritt jusqu'au quai de Penticton, n'excédant pas 145 milles;

(b) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à ou près Penticton, jusqu'à Midway, n'excédant pas 135 milles;

(c) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, environ 25 milles au sud de Merritt, jusqu'à un point sur la rivière Fraser, près de Hope-Station, n'excédant pas 55 milles;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 42, n'excédant pas en totalité 335 mlles.

(14) A la Calgary and Fernie Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Michel ou Spurwood, vers le nord *via* la tête de la rivière Elk et la Passe-Kananaskis, jusqu'à un point à ou près la cité de Calgary, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 43, n'excédant pas 100 milles.

2. Le Gouverneur siégeant en conseil de ses ministres peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction et à l'achèvement du pont ci-après mentionné, savoir:

A la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont traversant les Seconds-Narrows de l'inlet Burrard, tel qu'autorisé par le chapitre 74 de 1910, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 3, item 1, n'excédant pas $350,000.

3. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable, et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

4. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

(a) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

(b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

(c) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

(d) dans le cas des alinéas (b) et (c), partie d'une manière partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées ,sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever lesdits chemins de fer et ponts respectivement; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 17913 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que ledit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujettis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. L'octroi de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnés à la condition que la commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer de correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et services se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou ponts doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable, à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

10. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minium, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat dudit ingénieur en chef; pourvu—

(a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

(b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

(c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

Sir WILFRID LAURIER: La plupart de ces résolutions étant à voter de nouveau, je ne m'attends pas à ce qu'on en explique l'objet; mais certaines d'entre elles tendent à des changements. Il doit exister de la correspondance pour démontrer la nécessité de ces changements, correspondance que mon honorable ami voudra bien déposer avant la mise à l'étude des résolutions.

(La motion est adoptée.)

M. COCHRANE propose que la Chambre aborde demain, en comité général, l'examen d'un projet de résolution ainsi conçu:

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de six mille quatre cent dollars par mille à la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour aider à la construction d'un chemin de fer allant de la cité de Toronto, province d'Ontario, à la cité d'Ottawa, dans ladite province, et n'excédant pas deux cent cinquante milles.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de douze mille dollars par mille pour chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant dans aucun cas le nombre de milles respectivement fixé ci-après), savoir:

(1) à la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour une ligne de chemin de fer partant de la cité d'Ottawa, province d'Ontario, et se terminant à la cité de Port-Arthur, dans ladite province; jusqu' à concurrence de 910 milles;

(2) à la Canadian Northern Alberta Railway Company, pour une ligne de chemin de fer allant de la cité d'Edmonton, province de l'Alberta, jusqu'à la limite de la province de la Colombie-Britannique à ou dans la Yellowhead-Pass; jusqu'à concurrence de 260 milles.

3. Les subventions autorisées en vertu de la présente loi sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada et peuvent, à la discrétion du Gouverneur en conseil et sur un rapport émanant du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées ainsi qu'il suit:

(a) à l'achèvement des travaux subventionnés;

(b) par versements, à l'achèvement de chaque section de dix milles de voie ferrée; en proportion de la valeur de la section terminée par rapport à la valeur de toute l'entreprise; cette valeur pour les fins du présent paragraphe est

déterminée par le Gouverneur en conseil; ou,

(c) d'après les décomptes progressifs des travaux accompagnés du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chmins dee fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et de la subvention accordée, les progrès des travaux justifient le paiement d'une somme de trente mille dollars au minimum; ou

(d) quant aux alinéas (b) et (c), en partie d'une manière, en partie de l'autre.

4. Les lignes pour la construction desquelles il est par la présente loi accordé des subventions doivent être terminées dans un délai raisonnable qui ne doit pas excéder trois années, à compter du premier jour d'août 1913, et dont la durée est fixée par le Gouverneur en conseil; lesdites lignes doivent être construites et achevées à la satisfaction du Gouverneur en conseil.

5. L'octroi de ces subventtions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnés à la condition que la commission des chemins de fer du Canada peut en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies tels droits de circulation, tels arrangements concernant le trafic et tels autres droits qui procureraient à tous les chemins de fer en communication avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes dans l'exercice de ce droit de circulation, des arrangements équitables et raisonnables relativement au trafic entre les compagnies avec lesquelles il est ainsi relié et un tarif uniforme par mille entre tous ces chemins de fer ainsi reliés; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et à imposer par l'une quelconque des compagnies ou sur l'un quelconque des chemins de fer par la présente loi subventionné; cependant, toute décision de ladite commission rendue en vertu du présent article peut en tout temps être changée ou annulée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

6. Les compagnies qui reçoivent des subventions sous le régime de la présente loi, leurs successeurs et ayants droit et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant les chemins de fer ou parties de chemins de fer subventionnés sous le régime de la présente loi, pourvoiront chaque année, pour le compte du gouvernement du Canada, au transport des hommes, fournitures, matériaux et malles sur la partie de leurs lignes auxquelles ces subventions ont été accordées, et, lorsque requises, fourniront des wagons-poste convenablement aménagés pour le service de la poste; et ce service de transport de la poste se fera aux taux arrêtés entre le ministre du ministère du Gouvernement pour le compte duquel ce service est fait et la compagnie qui le fait, et, en cas de désaccord, alors aux taux que la commission des chemins de fer pour le Canada établira.

Et pour le paiement de ces obligations, la compagnie créditera au gouvernement du Canada une somme égale à trois pour cent du montant de la subvention reçue par la compagnie, sous le régime de l'article 1 de la présente loi, et sur le montant de la subvention jusqu'à concurrence de $6,400 par mille, reçu par la compagnie sous le régime de l'article 2 de cette loi.

7. En ce qui concerne les chemins de fer auxquels des subventions sont ainsi accordées, la compagnie qui, à toute époque, possède ou exploite quelqu'un des chemins de fer produira, sur demande, et soumettra au ministre des Chemins de fer et Canaux ou à toute personne par lui nommée, tous livres, comptes et pièces justificatives indiquant le coût de la construction du chemin de fer, le coût de son exploitation et ses recettes.

8. Aucune subvention n'est ainsi accordée à moins et avant qu'il ait été émis et transféré dans les registres de la Canadian Northern Railway Company au ministre des Finances et receveur général du Canada, en fiducie au nom de Sa Majesté, des actions ordinaires de la Canadian Northern Railway Company de la valeur au pair de $7,000,000, lesquelles dites actions, avec tous les droits s'y rattachant, sont réputées être au profit de Sa Majesté absolument, et sont censées être entièrement acquittées, non imposables et non assujetties à appels; mais lesdites actions ou toute partie de ces actions peuvent être aliénées sous l'autorité du Gouverneur en conseil aux termes et conditions qu'il peut déterminer et les produits de la vente de ces actions versées au fonds du revenu consolidé du Canada.

9. La Canadian Northern Railway Company est par le présent autorisée à émettre et transférer au ministre des Finances et receveur général du Canada en fiducie, ainsi que susdit, à même le capital autorisé, des actions ordinaires de la valeur au pair de $7,000,000 entièrement versées et non imposables et non assujetties à des appels, ainsi que susdit. en considération de l'octroi du Gouverneur en conseil à la Canadian Northern Ontario Railway Company et la Canadian Northern Alberta Railway Company des subventions mentionnées en l'article 2 de la présente loi, aux termes susdits, et ces actions, lors de leur émission et transfert, sont censées entièrement acquittées sans autre ou plus ample obligation.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai la même demande à faire au sujet de ce projet de résolution. Je voudrais que toute la correspondance qui en démontre la nécessité fût déposée avant le commencement du débat.

M. COCHRANE propose que la Chambre siège demain en comité général pour délibérer un projet de résolution ainsi conçu:

1. Que le Gouverenur en conseil peut accorder au gouvernement de la province d'Ontario, en considération de la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-après mentionnées (ne dépassant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille—

(i) pour la ligne de chemin de fer allant de North-Bay sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, pour 252·8 milles au plus.

(ii) pour les embranchements suivants de chemins de fer:

(a) de Englehart à Charlton; pour 7·8 milles au plus;

(b) de Cobalt à Kerr-Lake; pour 3·9 milles au plus;

(c) de Iroquois-Falls à Timmins; pour 33·2 milles au plus;

(d) de Earlton à Elk-Lake-City; pour 28-5 milles au plus;

(e) de Iroquois-Falls-Station à Iroquois-Falls; pour 7-25 milles au plus.

2. Les subventions autorisées par la présente loi seront prélevées sur le fonds du revenu consolidé du Canada à la discrétion du Gouverneur en conseil, et peuvent être payées sur le certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux quant au nombre de milles construits, et en telles manières et en telles sommes et subordonnément à telles conditions, s'il y a lieu, que le Gouverneur en conseil juge à propos.

(La motion est adoptée.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami voudrait-il dire à la Chambre quels projets de loi il se propose de faire adopter avant la fin de la session?

M. BORDEN: Nous laisserons de côté l'ordre n° 18. Le n° 19 a été supprimé, parce que nous avons adopté une loi pour le remplacer. Quant au n° 22, le ministre des Postes a déclaré hier que, s'il doit donner lieu à une polémique et occuper beaucoup de temps, il ne serait pas disposé à le faire adopter à la présente session, bien qu'il en désire vivement l'adoption.

M. LEMIEUX: J'ai reçu le projet de loi, hier soir, du ministre des Postes. Bien que j'approuve le principe de la poste aux colis, le bill est incomplet. Il ne dit pas quels seront les tarifs et confère tous les pouvoirs au ministre des Postes sans tenir compte de l'autorité du Parlement. Par conséquent, il prête à la discussion.

M. BORDEN: Je rapporterai les paroles de mon honorable ami au ministre des Postes. Plus tard, je ferai une déclaration concernant l'ordre n° 17. Nous aimerions faire adopter les autres projets de loi qui sont inscrits sur le Feuilleton, à moins que mon très honorable ami n'ait quelque chose à suggérer à leur sujet. Je ne crois pas qu'aucun soulève de polémique ou donne lieu à un débat prolongé.

RAPPORT DEMANDE.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je désire faire observer au ministre des Finances qu'il y a quinze jours la Chambre a ordonné le dépôt d'un petit rapport indiquant le montant des taxes par tête pendant l'année qui a pris fin le 31 mars 1913 et pendant les douze années précédentes. Je voudrais l'obtenir; je ne crois pas qu'il faille plus de deux heures aux commis du département pour le préparer.

M. WHITE: Je prendrai les renseignements au département et je verrai si ce rapport a été communiqué à la Chambre; s'il ne l'a pas été, je tâcherai de me rendre au désir de mon honorable ami.

M. COCHRANE.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA LOI MODIFIANT LA LOI DES PENITENCIERS.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty, la Chambre se déclare en comité, sous la présidence de l'Orateur suppléant, pour délibérer un projet de résolution ainsi conçu:

Qu'il est expédient de modifier la loi des pénitenciers et de prescrire que les salaires payables aux fonctionnaires et employés des pénitenciers n'excéderont pas les taux énoncés dans la liste suivante: directeur, avec logement, chauffage et éclairage, $2,800; sous-directeur, avec logement, chauffage et éclairage, $1,800; médecin-chirurgien, $1,700; surintendant du quartier des aliénés, $1,000; comptable, commis-chef, $1,600; commis auxiliaires, $1,200; aumôniers, service exclusivement intérieur, $1,200; aumôniers, pouvant faire du service au dehors, $900; gardien-chef, $1,200; gardien de nuit-chef, $1,200; économe, $1,200; sous-économes, $900; garde-malade, $1,000; garde-malade auxiliaire, $900; géôlières, avec logement, chauffage et éclairage, $700; mécanicien et électricien, $1,300; aides-mécaniciens, $1,000; chef des ateliers, $1,200; gardes d'ateliers devant agir comme instructeurs, $1,000; gardiens de nuit, $900; gardes, $800; chauffeurs de jour, $800; chauffeurs de nuit, sans uniforme, $900; fonctionnaires auxiliaires et stagiaires à $100 de moins que les taux fixés pour les fonctionnaires permanents.

Pourvu que la liste ci-dessus n'affecte d'une manière préjudiciable le salaire actuel ou le droit à la gratuité d'aucun fonctionnaire dans le service du pénitencier, à la date de son adoption.

Présidence de M. l'Orateur suppléant.

M. DOHERTY: L'objet de ce projet de résolution est visible au premier coup d'œil. Il s'agit d'établir une nouvelle échelle des salaires pour les employés des pénitenciers. L'idée générale du changement est d'assimiler la rétribution des fonctionnaires du même rang dans les différents pénitenciers et de ne pas laisser subsister de différences entre un établissement et un autre.

M. WILSON (Laval): Je suis content d'entendre le ministre de la Justice dire quel est le principe qui est à la base du projet de résolution. Il déclare qu'il s'agit d'assimiler la rétribution des employés des différents pénitenciers du Canada, mais je crains qu'il n'ait pas complètement mis ses intentions à exécution. Il y a une bonne raison de rendre uniforme la rétribution des mêmes fonctionnaires, car, bien qu'il y ait de cinquante à cent forçats de plus dans un pénitencier que dans un autre, la tâche des fonctionnaires est partout aussi ardue. Sous l'ancien régime, ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire à la Chambre il y a quelques jours, j'avais préparé, de concert avec d'autres membres de la Chambre qui avaient des pénitenciers dans leur circonscription, et qui portaient un intérêt spécial à la question, un projet de

loi auquel était attaché une échelle des salaires.

Bien que je félicite le ministre de la Justice d'avoir déposer ce projet de résolution, car il fera beaucoup de bien aux employés des pénitenciers, je ne crois pas que mon honorable ami soit allé assez loin. Ces questions de salaire viennent sur le tapis à chaque législature. Nous devrions rendre des lois pour quelques années d'avance. Le coût de la vie a beaucoup augmenté depuis cinq à six ans. Il est probable qu'il augmentera encore. Je crois que tout homme censé sera d'avis qu'il restera au moins ce qu'il est pendant quelques années.

Je propose que le préfet de chaque pénitencier reçoive $3,000 par année. Je rappellerai au ministre de la Justice que si nous remontons à la période décennale de 1870 à 1889, nous constatons que le préfet du pénitencier de Saint-Vincent de Paul recevait $2,600, outre qu'il était chauffé et logé et que son logement était meublé de la cave au grenier, à une époque où la vie coûtait certainement la moitié moins qu'aujourd'hui. Les préfets des différents pénitenciers sont maintenant tenus de meubler leur maison, et le coût de la vie a doublé. Je prierai mon honorable ami de faire corroborer ce que je dis par M. Ouimet, ancien préfet. Avant 1897, il recevait $2,800, de sorte que la nouvelle échelle des salaires met simplement les préfets dans la situation où ils se trouvaient il y a dix-sept ans. Je ne vois qu'il y ait eu beaucoup de progrès, en ce qui concerne la rétribution des préfets. Je serais d'avis de porter à $3,000 le traitement des préfets. Celui des sous-préfets est augmenté de $300 et porté à $1,800. Je donnerais $2,000 aux sous-préfets. Je ne crois pas que ce soit trop. La responsabilité d'un préfet est grande, à n'en pas douter. mais c'est le sous-préfet qui doit maintenir la discipline et conduire le pénitencier. D'après nos règlements, il est obligé de vivre au pénitencier; il est le premier levé le matin; il s'assure que les employés sont à leur poste et que tout marche bien. C'est aussi lui qui doit maintenir la discipline parmi les gardiens. Son traitement devrait être de $2,000.

Quant aux aumôniers, je constate qu'ils continueront à recevoir $1,200. Mais il y a une réserve qu'il est difficile d'interpréter, du moins en ce qui a trait aux aumôniers catholiques. Quel est le service du dehors dont il est question? Le ministre de la Justice est catholique et sait parfaitement ce que je veux dire. Supposons qu'il y ait une grande célébration à l'église de la paroisse voisine et que l'archevêque ou un haut dignitaire ecclésiastique y assiste. Il est d'usage que tous les ecclésiastiques y assistent et la cérémonie revêt parfois un caractère grandiose. Dans quelques cas, il peut y avoir une rétribution.

Ou supposons qu'il y ait de très grandes funérailles auxquelles le clergé des environs désirerait prendre part. Je propose que la loi reste telle qu'elle est et que ce proviso soit rayé. Je crois que nous pouvons nous reposer sur les membres du clergé; pour qu'ils remplissent leurs devoirs.

M. DOHERTY: Comme je vois que mon honorable ami se propose de discuter l'un après l'autre les différents paragraphes de la résolution, peut-être vaudrait-il mieux étudier la résolution paragraphe par paragraphe. Je crois que c'est désirable surtout si nous ne voulons pas que quelques observations nous échappent.

M. WILSON (Laval): Je laisse au ministre à décider la chose.

M. DOHERTY: En ce qui regarde les traitements des préfets et de leurs assistants, il est très vrai que des augmentations sont petites considérées par rapport aux traitements payés il a de très longues années. Je n'ai aucun doute que c'est vrai, parce que l'honorable député le dit, que ce sont de très petites augmentations sur les salaires des années passées; mais d'un autre côté ce sont des augmentations sur les traitements fixés par la loi actuelle des pénitenciers. Si autrefois de plus forts traitements étaient payés aux préfets et à leurs assistants, c'est dû sans doute au fait que ceux qui, à l'époque où la loi actuelle des pénitenciers a été faites, ont cru que les anciens traitements étaient trop élevés, mais je ferai remarquer que nous nous efforçons d'égaliser les traitements de tous les fonctionnaires dans tous les pénitenciers. Bien qu'il soit vrai que le traitement de $2,800 pour le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul ne soit pas très grand, cependant c'est une augmentation de $400 ou d'un sixième sur le traitement actuel, et dans d'autres pénitenciers c'est une augmentation très considérable. L'égalisation des traitements de tous les fonctionnaires dans tous les pénitenciers ne nous permet pas de considérer des cas individuels. La même observation s'applique aux traitements du sous-préfet qui n'est que de $300 à Saint-Vincent-de-Paul, mais est beaucoup plus considérable dans d'autres pénitenciers.

Au sujet du chapelain, si l'honorable député n'avait pas soulevé cette question, je n'aurais jamais certainement pensé que quelqu'un aurait pu penser qu'un membre du clergé assistant à une cémonie religieuse dans une autre église que la sienne pourrait être accusé à cause de cela de ne pas donner ses services exclusifs au pénitencier. J'aurais cru qu'il était parfaitement compris par la disposition qui dit qu'un membre du clergé recevant un traitement de $1,200 doit consacrer tout son temps au service du pénitencier. Le but de cette

disposition est d'empêcher un membre du clergé d'accepter une charge de même genre ailleurs, mais cela ne l'empêche pas de prendre part à des cérémonies religieuses ailleurs que dans le pénitencier. Cette stipulation de même que tout l'article ne changera rien à la situation des fonctionnaires actuels du pénitencier. L'honorable député remarquera que la clause à la fin du bill dit qu'aucunes conditions nouvelles ne seront imposées aux fonctionnaires actuels. Ces règlements sont seulement pour l'avenir.

Je crois que c'est une précaution désirable et juste que nous payions des traitements à un membre du clergé qui peut avoir charge d'une grande paroisse ou congrégation, et qui n'irait que de temps à autre donner ses services au pénitencier. Il me semble qu'il est injuste de payer un membre du clergé qui a déjà une paroisse à desservir, le même traitement que l'on paierait à un chapelain que l'on oblige à donner tout son temps au pénitencier. Je crois que l'on peut se fier au Gouvernement, et ceux qui pourront dans l'avenir être appelés à voir à l'administration des pénitenciers, qu'aucune interprétation extrême comme celle que redoute l'honorable député ne sera donnée à ces mots.

M. MURPHY: Je demanderai au ministre s'il n'y a pas présentement quelques cas qui nécessitent la distinction qu'il a faite?

M. DOHERTY: Je n'en ai pas à l'esprit dans le moment, mais je m'informerai et je laisserai savoir à mon honorable ami ce que j'aurai appris.

M. PROULX: Je crois qu'il y a une trop grande différence entre le traitement du préfet et celui du sous-préfet. Je partage l'avis de mon honorable ami de Laval (M. Wilson) lorsqu'il dit que le traitement du sous-préfet sera de $2,000, mais je crois que celui du préfet devrait être de $2,500. Il est logé, éclairé et chauffé, et je crois que cela vaut bien $1,000 par année.

M. WILSON: Le sous-préfet a les mêmes avantages.

M. PROULX: Je le sais. Cela ferait $3,500 et $3,000 pour son assistant. Je suppose que l'on donnera le meilleur logement au préfet. Dans un très grand nombre de cas, l'assistant fait plus de travail et a plus de responsabilité que le préfet lui-même. Il en a été ainsi pendant quelques années au pénitencier de Kingston, et je crois qu'il en est encore ainsi depuis que l'ancien préfet a été mis à sa retraite, et que le nouveau, le colonel Irving, a été nommé. Je ne vois pas pourquoi le colonel Irving a été transféré du pénitencier de Stony-Mountain au pénitencier de Kingston.

J'ai vu dans les journaux, l'autre jour, que le colonel Irving était dans le moment dans un sanatarium et on me dit qu'il est âgé de 75 ans. Je crois qu'il était trop vieux pour être transféré d'un pénitencier à un autre. Je propose donc que le ministre fixe le salaire du préfet à $2,500 et celui de son assistant à $2,000. Au sujet du chapelain, je suis d'accord avec le ministre, je crois que le proviso est juste.

M. GAUVREAU: Je suis surpris de voir mon honorable ami de Prescott (M. Proulx) vouloir faire de l'économie aux dépens de ces fonctionnaires. Il veut diminuer le traitement de certains d'entre eux et en augmenter d'autres. Il est prêt à donner à quelques-uns de ces fonctionnaires un traitement plus élevé que l'indemnité de $2,500 que reçoit un pauvre membre du Parlement.

M. DOHERTY: Au sujet des remarques de l'honorable député de Prescott concernant le changement du colonel Irving, je dirai, parlant d'une façon générale, que c'est le désir du département qu'à l'avenir les fonctions du préfet consistent surtout dans la direction de tout pénitencier, y compris le département de la police comme celui des affaires. C'est ce que le département désire pour l'avenir. L'honorable député a paru étonné parce que le colonel Irving a été transféré à l'âge de 75 ans. Il a été transféré à ce pénitencier plus considérable et plus important parce qu'il possède une expérience considérable, une grande force de caractère, et des aptitudes particulières pour conduire les détenus et les gardes. Comme à toute autre personne, il lui arrive quelque fois d'être malade, et il est présentement malade depuis quelques semaines, mais on me dit qu'il est en convalescence et qu'il reviendra à son poste dans quelques jours. J'ai nommé le colonel Irving à ce poste parce qu'il était le fonctionnaire le plus capable que j'avais à ma disposition.

M. PROULX: Mon objection porte surtout sur le fait que ce n'est pas l'habitude de transférer d'un poste à un autre des fonctionnaires d'un âge aussi avancé. C'est plutôt l'habitude de les mettre à la retraite, et je crois que le ministre aurait dû choisir une personne plus jeune. La responsabilité et la direction du pénitencier reposeront encore sur le sous-préfet et ce sera le préfet qui recevra le gros traitement.

M. DOHERTY: Lorsque le colonel Irving sera au pénitencier c'est lui qui en aura la responsabilité et le contrôle. Je l'ai nommé à ce poste parce que je veux qu'il en soit ainsi. Bien qu'il soit avantageux quelques fois d'avoir des hommes pas trop avancés en âge, il y a d'un autre côté de plus grands avantages à avoir les hommes plus âgés et les plus capables.

Lorsque l'homme le plus capable, comme c'est indubitablement le cas ici, est un vieillard, je ne craindrai pas de le transférer même si ce n'est pas la coutume. Je veux bien essayer à suivre les bonnes habitudes; mais lorsque je trouverai qu'une coutume ne donne pas de bons résultats, je l'abandonnerai.

M. PROULX: J'ai entendu dire que le colonel Irving était âgé de 75 ans?

M. DOHERTY: Je ne connais pas exactement son âge. C'est un vieillard qui dépasse probablement soixante-dix ans, mais il fait un préfet parfaitement compétent. Si l'honorable député a le moindre doute sur ce point, je lui dirai de prendre des renseignement au pénitencier de Stony-Mountain, où le colonel Irving a été préfet et pendant de longues années.

M. OLIVER: Je désire avoir quelques renseignements concernant le pénitencier d'Edmonton. L'honorable ministre nous a dit que c'était son intention d'égaliser les traitements par tout le Canada. Je ne critique pas à ce sujet, mais je ferai remarquer que cette règle ne paraît pas être appliquée partout. Lorsqu'il s'agit de traitements pour les fonctionnaires de pénitenciers, ceux dans l'Ouest sont payés le même prix que ceux dans l'Est. Mais lorsqu'il s'agit de tarif de transport des chemins de fer, ou d'intérêt payé aux banques ou encore de tarifs de messagerie ou de presque tout autre chose de ce genre, puisque le coût de la vie est plus élevé dans l'Ouest, les traitements devraient conséquemment être plus élevés que dans l'Est. Je suis bien prêt à accepter le proviso de mon honorable ami dans cette résolution, s'il veut user de son influence pour faire disparaître les inégalités ailleurs.

Cette résolution dit que le traitement d'un préfet ne dépassera pas $2,800. Cela signifie-t-il que les traitements des préfets seront de $2,800? Ou se propose-t-on d'établir une variation dans les traitements; et dans ce cas-là sur quelle base cette variation sera-t-elle établie?

M. DOHERTY: L'inspecteur me dit que cette disposition de la loi signifie que les traitements ne devront pas excéder les chiffres mentionnés. L'intention est que des traitements soient les mêmes dans tout le Canada. Nous voulons qu'à l'avenir il y ait des classes pour les employés des pénitenciers, et que l'on puisse les transférer d'un pénitencier à un autre.

M. PROULX: L'honorable ministre pourvoira-t-il aux frais de déménagement? Je vois qu'il y a dans ces crédits supplémentaires un item pour les dépenses de déménagement du colonel Irving du pénitencier de Stony-Mountain au pénitencier de Kingston. Je crois que c'est là une dépense inutile.

M. DOHERTY: Le ministre ne transférera personne à moins que ce ne soit nécessaire, et lorsque cette nécessité existera, il sera bon de payer les frais de déplacement.

M. OLIVER: Je suppose qu'il y aura égalité pour tous les traitements, c'est-à-dire que les traitements mentionnés ici seront payés à tous les fonctionnaires d'un même rang?

M. DOHERTY: C'est l'intention.

M. OLIVER: Quels sont les traitements actuels du préfet et du sous-préfet au pénitencier d'Edmonton?

M. DOHERTY: Le traitement du préfet est de $2,200; celui du sous-préfet de $1,500 Ils ont l'avantage, ordinaire en pareils cas, d'être chauffés et éclairés gratuitement.

M. WILSON (Laval): Si la résolution est adoptée ces traitements prendront effet immédiatement?

M. DOHERTY: Oui.

M. WILSON: De sorte que le préfet qui touche actuellement $2,200 retirera $2,800, et ainsi de suite.

M. DOHERTY: Oui.

M. WILSON: Le sous-préfet à Saint-Vincent de Paul retire $1,500. De sorte que l'augmentation qui lui est allouée ne sera que de $300. Le sous-préfet d'un certain endroit touchera, lui, $1,400, de sorte qu'il sera augmenté de $400. Le traitement du préfet de Kingston ne sera élevé que de $200, parce que son traitement actuel est de $2,600.

M. DOHERTY: Mais il est nécessaire qu'il en soit ainsi pour les amener tous à toucher un traitement uniforme.

M. WILSON: Si l'on veut bien me le permettre, je vais faire entrer en cause le médecin. Je trouve, dans son cas, une telle disproportion que j'aimerais la voir expliquer par le ministre. A l'heure actuelle il y a un médecin recevant $1,700, et un surintendant de la section des aliénés. Le Dr Phelan touche présentement $2,400, et il est, je crois, le surintendant de la section des aliénés. Il touchera dorénavant les deux traitements,—les $1,700 du médecin et les $1,000 du surintendant. En s'éclairant du principe de l'égalité des traitements, posé par le ministre, je ne vois pas pourquoi il y aurait autant de différence entre le traitement du médecin à Kingston et celui du médecin à Saint-Vincent-de-Paul. Je vois que le médecin de Saint-Vincent-de-Paul doit avoir $100 d'augmentation de traitement et j'en suis très heureux, bien qu'il soit l'un de mes adversaires déclarés;

mais je ne veux pas envisager les questions qui nous occupent, en ce moment, au point de vue de la politique. Je suggère donc que l'on donne au médecin du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul le même traitement qu'à celui de Kingston et le même qu'à ceux des autres pénitenciers du Canada. Le Dr Phelan reçoit $2,700 et même davantage, puisqu'on le dispense des restrictions imposées aux autres et qu'il peut exercer, me dit-on, sa profession à l'extérieur.

M. DOHERTY: Non, la loi est la même pour tous; elle prescrit que les salaires ne dépasseront pas telle somme et que ceux à qui cette somme est payée, devront consacrer à leurs fonctions tout leur temps. On peut leur permettre d'exercer à l'extérieur, mais dans ce cas ils doivent souffrir une réduction de traitement de vingt pour cent.

M. WILSON: Mais on me dit que le docteur Phelan fait exception.

M. DOHERTY: Non.

M. WILSON: Je m'en rapporte à la parole du ministre, mais en vertu de la nouvelle échelle le docteur Phelan touchera $2,700 et, j'en appelle au ministre, n'est-ce pas une injustice que le docteur Pominville ne touche, lui, que $1,700—une différence de $1,000.

M. DOHERTY: L'honorable député oublie que le docteur Phelan ne reçoit comme médecin de Kingston que $1,700, le même traitement que celui du docteur Pominville. Mais il existe à Kingston une section des aliénés et il nous faut un homme de l'art pour prendre soin des patients de cette section et nous donnons $1,000 au docteur Phelan pour accomplir cet ouvrage. S'il existait une section des aliénés à Saint-Vincent de Paul, je comprendrais les remarques de l'honorable député, mais il n'en existe pas. Les soins à donner aux aliénés entraînent, je crois, autant de responsabilités que ceux donnés à tout le reste de l'établissement. Je suis peiné que l'on cherche à établir que cet état de choses soit le résultat d'une inégalité. Tout simplement, il se trouve, par hasard, qu'à Kingston il y a deux fonctions à remplir, tandis qu'il n'y en a qu'une à Saint-Vincent de Paul. Et pour cette seule fonction le docteur Pominville touche le même traitement que tous les autres médecins de pénitencier dans le Dominion.

M. WILSON: Qu'il soit bien compris que je n'éprouve à l'égard du docteur Phelan aucun sentiment d'animosité; je le connais très bien et je le considère un des plus dignes parmi les personnages officiels du service public.

M. DOHERTY: Je n'ai pas insinué qu'il n'en fût pas ainsi.

M. WILSON: Je sais, mais en dehors de cette Chambre l'on pourrait supposer que j'obéis à quelque motif de cette nature. Mais je trouve que la différence entre les traitements est bien considérable. Je ne vois pas qu'il y ait plus d'ouvrage parce qu'il y a un quartier de plus. Ce serait la même chose, si nous prétendions qu'un préfet de pénitencier doit toucher un traitement plus élevé parce que l'institution où il se trouve possède quatre ailes au lieu de trois. Des médecins m'affirment qu'il y a, dans tous les cas, une forte proportion d'aliénés parmi les forçats, une proportion aussi élevée que vingt et vingt-cinq pour cent. La maladie peut n'être pas assez prononcée pour nécessiter le transfert à Kingston, mais l'insanité existe, et après tout, l'insanité n'est qu'une maladie, et le médecin doit la traiter comme il traite les autres. Mais le médecin de Kingston ne visite pas plus de malades que le médecin de Saint-Vincent-de-Paul, et il faut nous en rapporter au principe que les pénitenciers sont égaux en importance, en responsabilités et en population. Je suggère que l'on élève le traitement du médecin de Saint-Vincent-de-Paul à un chiffre plus élevé. Qu'on lui accorde une augmentation de $300. Je serais content si l'on établissait ce traitement à $2,000.

M NICKLE: Etant quelque peu familier avec l'économie interne du pénitencier de Kingston, je pourrais peut-être jeter quelque lumière sur le sujet. En vertu des dispositions de la loi, telle que je l'interprète, il n'est supposé qu'il y ait des aliénés dans d'autres pénitenciers que celui de Kingston. Il peut y avoir dans les autres pénitenciers des détenus qu'il ne serait guère facile de classer parmi les personnes saines d'esprit, mais aussi longtemps qu'ils ne sont ni bruyants ni incommodes, on les laisse dans les autres institutions. Aussitôt qu'ils manifestent des symptômes d'aliénation mentale tels qu'ils deviennent encombrants, on les transfère à Kingston. J'appelle l'attention du député de Laval sur le fait qu'à Kingston il y quelques cinquante détenus, classés comme aliénés et qui sont furieux. Il est hors de doute que, si le médecin qui a charge de ces malades remplit son devoir, qu'il gagne largement le traitement additionnel que le ministère lui accorde pour ces fonctions spéciales.

M. OLIVER: Quel est actuellement le traitement du médecin du pénitencier de l'Alberta?

M. DOHERTY: Quinze cents piastres.

M. OLIVER: Exerce-t-il sa profession à l'extérieur?

M. DOHERTY: Je ne sache pas qu'il ait jamais demandé l'autorisation d'exercer à l'extérieur.

M. OLIVER: Ce traitement de $1,000, accordé au surintendant de la section des aliénés, ne pourrait pas être attribué au pénitencier d'Edmonton?

M. DOHERTY: Non. Il n'existe qu'une seule section pour les aliénés; les détenus aliénés de tous les pénitenciers sont transportés à Kingston.

M. OLIVER: J'ai compris que mon honorable ami disait tantôt qu'il avait l'intention de constituer les employés des pénitenciers en un service pénitentiaires unique et que chacun d'eux pourrait être exposé à se voir transférer d'un endroit à un autre, suivant le bon plaisir du ministre. Cela s'appliquerait-il aux médecins et aux chapelains, comme aux autres fonctionnaires?

M. DOHERTY: Il n'y a pas la même nécessité d'appliquer cette règle aux médecins et aux chapelains, mais c'est plutôt le principe qui a servi de base à l'égalisation des traitements sur toute la ligne. Alors que nous posons ce principe il ne paraît pas nécessaire de créer en même temps une distinction pour les médecins et les chapelains.

M. WILSON (Laval): Je vois que l'on a pourvu à la nomination d'un clerc; doit-on entendre par cela le secrétaire du surintendant?

M. DOHERTY: Le clerc ou le secrétaire du surintendant.

M. WILSON: Je désire attirer l'attention du ministre sur l'item "ingénieur et électricien". Le rapport sur les pénitenciers nous apprend que l'ingénieur au pénitencier de Kingston est W. H. Derry, l'assistant ingénieur F. Harnibrook, l'électricien M. C. Baylie, l'assistant électricien R. Mácdonald. Au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, il y avait un ingénieur, M. Champagne, qui est décédé, un assistant ingénieur électricien, M. Leclair, un assistant de l'ingénieur de jour et un assistant de l'ingénieur de nuit. Je suis satisfait de l'augmentation des traitements, mais je le suis à condition que l'assistant ingénieur électricien soit traité comme un électricien, parce qu'il remplit les fonctions des deux situations. Cet item accorde un traitement de $1,000 à l'assistant ingénieur; je crois qu'il touche actuellement $900, si je ne me trompe.

Si le ministre interprète cet item comme signifiant que l'assistant ingénieur électricien actuel touchera $1,300, je reprends mon siège de suite. Toutefois auparavant qu'on me permette d'attirer l'attention du ministre sur une lettre écrite, par le ministre de la Justice d'alors, et datée du 13 juillet 1905. Elle est en français et je traduis:

Il a plu au ministre de la Justice de promouvoir M. E. Leclair, de la position de chauffeur à celle d'électricien avec l'entente qu'il sera à la disposition de l'institution pour tous travaux que l'ingénieur pourra lui assigner. La nomination sera datée du 1er juillet.

C'est l'un des employés les plus expérimentés et les plus eficaces de tout le service du pénitencier et si on lui donne $1,300, je serai satisfait.

M. DOHERTY: Il y a l'ingénieur et les assistants-ingénieurs. Le but de cette disposition qualifiant l'ingénieur, d'ingénieur électricien est d'établir, qu'à l'avenir, celui qui occupera la situation d'ingénieur devra aussi être un électricien, parce qu'il doit aussi prendre charge des appareils électriques de l'institution. Les assistants ingénieurs sont payés $1,000. Le fait d'être appelé assistant ingénieur électricien ne change pas le fait qu'un homme est un assistant ingénieur.

M. WILSON: Touchera-t-il le traitement de l'électricien?

M. DOHERTY: Il touchera le traitement d'un assistant ingénieur; c'est sa situation.

M. WILSON: M. Leclair a charge de l'installation électrique de ce pénitencier. Est-ce parce qu'il est mieux qualifié pour être un électricien qu'assistant ingénieur qu'il touche ce traitement?

M. DOHERTY: Il touchera le traitement de la situation qu'il occupe. L'assistant ingénieur s'en trouvera-t-il plus mal parce que nous exigeons qu'à l'avenir, celui qui sera nommé ingénieur, possède des connaissances en électricité?

Est-ce que cela fait tort à celui qui a été nommé ingénieur et à qui il est donné une augmentation de $100?

M. WILSON: Non; mais son traitement devrait être porté à $1,300, parce qu'il a été nommé ingénieur par une lettre du ministre de la Justice en date du 13 juillet 1905.

M. DOHERTY: Je ne saurais me tenir responsable du fait que le ministre de la Justice en 1905 a nommé cet homme électricien ou ingénieur en ne lui donnant que la charge d'aide-ingénieur, charge où je le trouve aujourd'hui. Je ne sais quand le changement a été effectué; mais, si jamais il l'a été, c'est avant mon entrée en fonction. Quoi qu'il en soit, il a accepté cette place, et je l'ai trouvé occupant la charge d'aide-ingénieur.

M. WILSON: Il y a longtemps que M. Leclair a été nommé. Il était chauffeur, apprenant le métier de mécanicien, emploi qui lui a été donné par cette lettre du 13 juillet 1905. De nouveau, je cite cette lettre:

Il a plu au ministre de la Justice de faire passer M. E. Leclair de l'emploi de chauffeur à celui d'électricien.

Qu'il reste électricien, et retranchons les mots "aide-ingénieur". Cet homme n'a pas été mis dans la classe à laquelle il appartenait. Si nomination est là, et vous ne pouvez passer outre: c'est un homme qui occupe une bonne position et il devrait être traité selon son titre le plus élevé, qui est celui d'électricien. Je prierai le ministre de la Justice de demander à n'importe quel fonctionnaire de ses bureaux si ce n'est pas un homme très capable.

M. DOHERTY: La prétention de mon honorable ami est, si je ne me trompe, que cet homme a été nommé en qualité d'électricien. Je ne sais comment le changement est survenu; mais, à mon entrée au ministère, il occupait le poste d'aide-ingénieur. Il faisait l'ouvrage d'un électricien et recevait $900 par année.

M. WILSON: Qui est l'électricien?

M. DOHERTY: C'est l'ingénieur qui le doit être et qui en a la responsabilité. Si cet homme était électricien, il recevrait $800; mais il reçoit $900, parce qu'il est considéré comme aide-ingénieur.

M. WILSON: Il a d'abord reçu $500, et le logement lui était fourni. Plus tard, son salaire a été porté à $900.

Le 13 juillet 1905, M. Leclair était nommé électricien, et on élevait son salaire à $900. Chaque fois qu'un nouveau titre lui était assigné, son salaire était relevé. Aujourd'hui que le titre d'électricien lui est arttribué, le ministère ne semble pas vouloir lui accorder le chiffre des appointements auquel il a droit.

M. DOHERTY: Nous lui donnons un nouveau titre avec une nouvelle augmentation. A l'avenir, il sera aide-ingénieur en même temps qu'électricien, et il aura $100 de plus qu'il n'avait auparavant. Il n'a jamais été ingénieur. Nous donnons à l'ingénieur, qui a toujours été son supérieur, une augmentation, et nous exigeons en outre que l'ingénieur soit un électricien.

M. WILSON: Pendant le temps qu'il a été électricien, il avait droit au même salaire que l'on paie à l'électricien de Kingston, c'est-à-dire $900.

M. DOHERTY: A Kingston, l'ingénieur aura le même traitement que l'ingénieur de Saint-Vincent-de-Paul.

M. WILSON: La liste devrait être dressée de façon à ce que cela soit bien compris.

M. DOHERTY: La personne qui fait tout à la fois les fonctions d'ingénieur et d'électricien va recevoir $1,300. Il ne s'agit pas de deux employés, mais d'un seul, qui est en même temps électricien et ingénieur. Nous voulons qu'il soit bien compris que l'on exigera de celui qui est ingénieur des connaissances en électricité.

M. WILSON: Il lui faudra avoir les qualités requises pour l'un et l'autre emploi.

M. DOHERTY: Oui.

M. WILSON: Il y a, je crois, deux catégories d'employés omis dans cette liste. Je désirerais avoir du ministre une déclaration relativement à la classe à laquelle appartient le chef du matériel.

M. DOHERTY: Le chef du matériel entre dans la catégorie des aides aux écritures.

M. WILSON: Il n'est pas fait mention des messagers.

M. DOHERTY: Les messagers sont compris sous le mot "garde".

M. MACDONALD: Je ne vois pas que l'on ait pensé à une certaine classe de fonctionnaires que l'on trouve dans quelques-uns des pénitenciers, je veux dire les instructeurs agricoles. Dans quelle classe ces gens-là sont-ils compris?

M. DOHERTY: La liste mentionne les gardes industriels, et il y a entre parenthèses les mots "pour faire fonction d'instructeur". Parmi ceux-là seront placés les instructeurs agricoles.

M. PROULX: Est-ce l'intention du ministre de payer toutes les semaines ou tous les mois, une certaine somme d'argent aux familles des forçats qui travaillent? Cela se fait à la prison centrale de Toronto.

M. DOHERTY: Sous l'empire de la législation existante, je ne serais autorisé à rien de cette sorte, il faudrait une loi à cet effet. J'ai l'autre jour exprimé mon approbation de cette idée, si quelqu'un peut imaginer un moyen de la réaliser sans faire tort aux droits des personnes du dehors ou sans qu'il en doive résulter pour ces personnes une concurrence excessive ou injuste. C'est là une question assez épineuse et qui exigerait une longue et soigneuse étude. Si un pareil plan pouvait s'élaborer, je le considérerais comme chose très désirable. M'est avis toutefois que l'honorable député se trompe en disant que cela se fait à la prison centrale de Toronto.

M. PROULX: Un prisonnier de chez moi est revenu l'automne dernier après avoir passé quelques mois en prison, et il avait quelque argent, qu'il a dit lui avoir été payé par les autorités de la prison centrale. Ce n'était pas grand'chose. Il avait travaillé aux chemins, et on lui avait accordé $2 par mois. Sans doute que ce n'était pas beaucoup.

M. WILSON: Dois-je penser que ce projet de loi sera modifié de façon à prévoir la

nomination d'un inspecteur connaissant bien le français? Quelle est l'intention du ministre relativement aux amendements dont j'ai donné avis l'autre jour au sujet d'une pension de retraite, et le reste?

M. DOHERTY: Il se présente une difficulté en ce qui touche l'immédiate nomination d'un autre inspecteur, laquelle difficulté consiste en ce que nous avons voté le traitement de deux inspecteurs seulement. Ces inspecteurs font partie du service intérieur, et leurs appointements ne sont pas fixés par la loi sur les pénitenciers, mais sont votés d'année en année, ce qui fait qu'il nous est difficile de faire, pour le moment du moins, une autre nomination. Comme je le disais l'autre jour, c'est là une proposition qui m'agrée absolument, et j'aimerais à lui donner effet. Pour ce qui regarde cependant l'exercice en cours, le budget principal a été voté, les crédits supplémentaires sont devant la Chambre, et nous n'avons pas prévu le traitement d'un troisième inspecteur.

M. WILSON: Pouvons-nous l'espérer pour la prochaine session?

M. DOHERTY: Oui, nous pouvons l'espérer, et même être sûr que la chose se fera.

M. OLIVER: Le ministre, si je ne me trompe, est en train d'établir ce que l'on peut désigner sous l'appellation de service des pénitenciers. A-t-il prévu l'octroi de pensions aux fonctionnaires qui ont servi d'une manière satisfaisante pendant un certain temps?

M. DOHERTY: Non, aucune disposition de la présente loi ne vise à des pensions de retraite pour ces fonctionnaires. Dans l'état actuel des choses, une gratuité est faite à celui qui a rempli certaines conditions. Pour moi, cependant, je suis d'avis qu'un système de retraite serait préférable; mais, comme il va falloir sous peu mettre à l'étude cette question des retraites pour le service en général, ce sera le temps d'examiner, à cette même occasion, l'opportunité des pensions dont parle l'honorable député. J'ai tout lieu de croire, en effet, que le Gouvernement va mettre à l'étude un projet de pensions de retraite applicable à tous les employés de l'administration, à quelque service qu'ils appartiennent, intérieur ou extérieur.

M. OLIVER: Ceux que l'on emploie dans les pénitenciers se trouvent, je crois, dans une position différente de celle des employés appartenant à divers autres services. Leurs fonctions comportent un risque, qui mérite, je crois, que l'on en tienne compte. Tout employé d'un pénitencier est, dans une grande mesure, séparé du reste de l'humanité; chaque jour il risque sa vie, et plus sa charge est élevée, plus le risque est grand. Je parle en connaissance de cause, me souvenant du meurtre du sous-préfet au pénitencier d'Edmonton, il y a quelques années. Il importe donc à la bonne administration de la justice que ceux-là à qui l'on remet le soin des forçats soient fidèles à leurs devoirs, et que le danger qu'ils courent prennent le moins de place possible dans leurs calculs. L'agent qui peine moyennant une faible rétribution—et il me fait plaisir de voir que le ministre se prépare à en relever le chiffre—est retranché du monde extérieur; il n'a que son salaire sur quoi compter, et il sait que, tôt ou tard, le temps viendra où l'impossibilité de continuer ses fonctions se fera sentir. Il est aisé de séduire un homme dans ces conditions, à supposer qu'il soit un être ordinaire, et le régime sous lequel les forçats sont tenus dans les pénitenciers rend toujours possible une tentation trop forte. Ecartez le souci de l'avenir, et vous aurez fait votre possible pour éloigner de ce fonctionnaire la possibilité de manquer à son devoir par un désir de lucre. Je suis heureux de pouvoir dire que chez nous pareille chose est peu fréquente; mais elle est possible, et cette fréquence peut s'accroître, nécessitant de la part des pouvoirs publics une vigilante attention à mesure que les temps changent. Reste le risque d'y perdre la vie. Une émeute peut survenir à tout instant; des actes de violence sont toujours à prévoir de la part d'un prisonnier qui, sans être en démence, est animé d'un esprit de vengeance contre un employé qui peut-être l'aura brusqué.

Il faut que ces fonctionnaires soient prêts à sacrifier leur vie, au besoin, parce que, par le sacrifice de sa vie, un fonctionnaire peut sauver d'autres vies et faire respecter la majesté de la loi comme elle doit l'être, dans l'intention des autorités. Si, père de famille, je sais que dans l'exercice de mes fonctions, j'expose non seulement ma propre existence mais le bien-être des miens, il est fort possible que je sois assez humain pour faiblir au moment critique; au lieu que, si je sais qu'en faisant fidèlement mon devoir et en courant le danger qui peut fondre sur moi au premier moment, le pays prendra soin de ma famille, alors, comme le commun des mortels, j'hésiterai moins à m'exposer au risque. Parlant de façon générale, au Canada, on n'a pas tenu compte de ces dangers au pénitencier ou ailleurs. Les fonctionnaires qui acceptent ces charges redoutables savent qu'ils exposent leur vie et que quelques-uns sont morts au poste. Mais il n'en saurait être ainsi. Quand un fonctionnaire meurt dans l'exercice de ses fonctions le pays au service duquel il est mort devrait prendre un soin légitime des siens et cela, non pas à titre de simple charité, mais en droit et en loi. Si un individu sait qu'en sacrifiant sa vie, il met son pays dans l'obligation de prendre soin des siens, son esprit n'est pas obsédé de la crainte que s'il sacrifie sa vie, ses enfants seront les objets

de la charité individuelle ou de celle du pays, ce qui est presque aussi critiquable. Je représente un comté où il existe un pénitencier. J'ai une assez intime connaissance de la situation et, en vue de la mesure législative dont la Chambre pourrait être saisie, j'espère que le ministre tiendra compte des observations que je viens de formuler.

M. WILSON: L'an dernier, paraît-il, un certain nombre d'employés du pénitencier ont reçu une gratification de cent dollars. Ce principe s'appliquera-t-il cette année?

M. DOHERTY: Un item du budget supplémentaire y pourvoit.

M. PROULX: Je vois que le chiffre des traitements est fixe; il n'y a pas de système d'augmentations.

M. DOHERTY: Le système est celui des traitements à chiffre fixe. Naturellement, il serait à la discrétion du ministre d'accorder à un employé un traitement d'un chiffre inférieur à celui prévu par la résolution. Il s'agit ici de traitements maxima. Je n'hésite pas à dire que j'ai l'intention de donner ces traitements. Il figure dans l'annexe une disposition portant qu'un fonctionnaire stagiaire recevra annuellement cent dollars de moins qu'un fonctionnaire permanent.

L'observation formulée par le député d'Edmonton est d'un grand poids et j'en tiendrai compte bien volontiers. En réalité, chaque fois qu'un fonctionnaire est mort dans l'exercice de ses fonctions, le Parlement y a pourvu, non pas uniquement à titre de charité, mais encore comme consécration d'un droit. De puissantes raisons militent en faveur de la proposition tendant à faire consacrer législativement ce droit. Je serai bien aise d'étudier la chose.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 1re et 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. DOHERTY demande à déposer un bill (n° 239) tendant à modifier la loi des pénitenciers.

On adopte la motion et le bill est lu pour la 1re et 2e fois.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides, sous la présidence de M. l'Orateur-suppléant.

A l'appel du budget du ministère de l'Intérieur:

M. MACDONALD: Il y a quelque temps, le ministre du Revenu de l'intérieur m'avait promis de déposer la correspondance et les renseignements se rattachant à la nomination de M. Macdonald comme inspecteur du revenu de l'intérieur aux Provinces maritimes. Je n'ai pas encore reçu les renseignements promis et le ministre devrait s'exécuter avant que nous abordions l'étude de son budget.

M. NANTEL: J'ai donné instruction d'envoyer à l'honorable député la correspondance demandée et mon fonctionnaire me dit qu'il l'a expédiée. M. Macdonald a été nommé par décret du conseil du 27 novembre 1912, sous l'autorité de l'article 44, des règlements de 1899 relatifs à la régie du service de l'accise, du ministère du revenu de l'Intérieur; la nomination à cet emploi, avec rétribution annuelle de deux mille dollars, devant prendre effet à dater du 1er mai 1913.

M. MACDONALD: S'il existe un service public d'ordre technique au Canada, c'est bien celui du revenu de l'Intérieur où les fonctionnaires doivent être des techniciens de premier ordre.

Il y a aujourd'hui dans les Province maritimes, surtout dans ma propre province, des fonctionnaires qui, étant au service du ministère de vieille date, et ayant pris un vif intérêt à ce service, ont reçu une formation des plus soigneuse et ont subi tous les examens spéciaux de rigueur exigés des aspirants à la charge d'inspecteur du revenu de l'Intérieur. Mes observations visent surtout un de mes concitoyens, le percepteur du revenu de l'Intérieur, nommé à ce poste avant 1896 et en réalité, ces observations visent deux fonctionnaires, l'inspecteur des poids et mesures et le percepteur du revenu de l'Intérieur, qui à diverses époques ont fait des travaux spéciaux pour le département et possèdent toutes les aptitudes voulues pour remplir ces fonctions.

Il se rencontre aussi dans la province des fonctionnaires qui n'ont rien négligé pour perfectionner leur instruction et mériteraient de l'avancement. Comment le ministre peut-il expliquer l'attitude qu'il a prise en nommant à cette charge d'inspecteur un nouveau-venu, un parfait inconnu au département et cela de préférence à ces fonctionnaires qui ont consacré leur vie à se perfectionner et à acquérir les connaissances voulues pour bien s'acquitter de leurs fonctions au service du revenu de l'Intérieur, service qui a tant et de si importantes ramifications. Il leur faut diriger les opérations des fabriques de tabac, s'occuper des poids et des mesures et d'autres questions de nature technique. Ici le ministre du Revenu de l'Intérieur a eu bien soin de ne tenir aucun compte de toutes les conditions s'appliquant aux aptitudes exigées d'un inspecteur. Il a mis au rancart tous les concours de rigueur au département depuis nombre d'années; il a par là même fait litière de tout ce qui jusqu'ici a pu engager et stimuler les fonctionnaires à se perfectionner dans la connaissance de l'œu-

vre du ministère et il a nommé un parfait inconnu au service inspecteur du Revenu de l'intérieur des Provinces maritimes. J'ai demandé le dépôt de tout le dossier se rattachant à cette affaire; mais le ministre s'est contenté de déposer le décret du conseil nommant Macdonald, document qui ne nous éclaire nullement. Je voulais savoir pourquoi le département a ainsi agi, au mépris de toutes conditions régissant la nomination de fonctionnaires spéciaux. Le ministre dit que son fonctionnaire m'a transmis ce dossier; je ne l'ai point reçu.

M. NANTEL: Comme je l'ai dit, l'article 44 des règlements nous autorise, en certaines circonstances, à prendre l'attitude que j'ai adoptée.

M. MACDONALD: Quel est cet article?

M. NANTEL: (Lisant)—

On ne s'écartera jamais de la règle ici établie ni du chiffre du traitement fixé ici et accordé à tout fonctionnaire du service extérieur du département de l'accise sauf sur rapport spécial dressé par le ministre du Revenu de l'intérieur, exposant les raisons spéciales de pareilles innovation ou dérogation; et quant à la légitimité de ces raisons, c'est le gouverneur en conseil qui en sera le juge.

Les recommandations en faveur de M. Macdonald ont été jugées suffisantes pour autoriser sa nomination. On nous a représenté qu'il possédait les aptitudes voulues pour cette charge et alors j'invoquai les précédents établis par le département. Entre autres précédents, citons la nomination du docteur Rinfret à la charge de percepteur du revenu de l'Intérieur à Québec et celle de H. P. Franklin, à celle de sous-percepteur du revenu de l'Intérieur à Toronto et plus tard à la charge de percepteur.

M. BENNETT (Simcoe-est): C'était un boucher.

M. MACDONALD: Ainsi en était-il de mon homonyme.

M. NANTEL: Une autre nomination similaire s'est faite à Peterborough. Voilà ma seule excuse. C'est peut-être une mauvaise excuse.

M. MACDONALD: Oui, décidément. Le ministre a rappelé la nomination du docteur Rinfret. C'était de l'avancement; il était déjà au service du département.

M. NANTEL: Non, il ne s'agissait nullement d'avancement; c'était un nouveau venu.

M. MACDONALD: A-t-il été nommé au concours?

M. NANTEL: Non, il n'y a pas eu d'examen.

M. MACDONALD: Qu'il y ait eu concours ou non, il s'agissait de la nomination d'un homme de profession qui possédait déjà certaines aptitudes et avait reçu une formation qui lui donnait qualité pour exercer cette charge. Je le sais, pour la nomination dont il s'agit, il doit exister un rapport spécial. Je tiendrais à voir ce rapport spécial présenté par le ministre. M. Franklin, il est vrai, était un boucher; mais il fut d'abord nommé à un emploi inférieur et plus tard reçu de l'avancement. Le titulaire dont il est question ici exerçait la profession de boucher à Saint-Jean; il avait été boucher en gros. Il ne possédait aucune aptitude qui aurait pu autoriser le ministre à le placer au-dessus de tout un groupe d'hommes qui ont consacré leur vie à ce service et possèdent les aptitudes voulues pour ces fonctions. Il doit exister au département quelque rapport faisant connaître les raisons qui ont porté le ministre à prendre pareille décision et c'est précisément ce que je demande au ministre de nous donner.

M. NANTEL: Le rapport spécial? En voici la dernière partie qui se lit comme suit:

Le soussigné déclare en outre qu'il a fait faire une enquête spéciale concernant les aptitudes dudit John McDonald, fils, et qu'il est convaincu, d'après cette enquête et les renseignements obtenus, que M. McDonald possède le talent, l'éducation et les bonnes habitudes nécessaire pour remplir d'une manière satisfaisante les devoirs de la place que l'on sollicite actuellement en sa faveur.

M. MACDONALD: De qui tenez-vous vos renseignements?

M. NANTEL: Je me suis adressé tout spécialement à mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen).

M. HAZEN: J'ai recommandé M. MacDonald pour cette place. Avant de le recommander, j'ai vu le chef permanent du ministère du Revenu de l'Intérieur et lui ai demandé si M. MacDonald possédait les aptitudes requises pour cette place, vu que, jusqu'ici, il n'avait point fait partie du personnel du ministère du Revenu de l'intérieur. On m'a dit que cela n'était point un empêchement, qu'en réalité il y avait de nombreux précédents de personnes nommées à cet emploi dans le ministère sans y avoir appartenu auparavant, et que cela ne pouvait être une raison de lui refuser cette place attendu qu'on le croyait digne et capable de la bien remplir. Si l'on m'avait dit qu'il n'était point éligible à cette place, je ne l'eusse assurément point recommandé. Je l'ai fait, parce que je sais personnellement que c'est un homme d'une très haute intelligence, industrieux, actif et d'habitudes excellentes, un homme, en un mot que je crois absolument en état de remplir la place à laquelle il a été nommé. On a eu pour habitude de nommer pour inspecteurs des hommes qui ne faisaient pas partie anciennement du service civil. Il aura vite fait de se mettre au

courant. Par exemple, l'inspecteur actuel des bureaux de poste dans la province du Nouveau-Brunswick n'avait jamais été employé dans le service des postes avant d'être nommé inspecteur. Ce monsieur représentait autrefois le comté de Carleton et ne fut pas heureux lors des élections de 1896. Peu de temps après, il fut nommé inspecteur, bien qu'il n'eût pas la moindre expérience dans le service des postes. Ontrouverait des exemples analogues dans le service des douanes. Je crois que M. Macdonald possède toutes les aptitudes requises, sous tous les rapports, qu'il fera un excellent fonctionnaire et que sa nomination est absolument satisfaisante.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

(La Chambre se constitue de nouveau en comité des subsides, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant.)

M. C. A. GAUVREAU (Témiscouata): Monsieur le président, je crois de mon devoir de protester, de la manière la plus emphatique, contre la conduite inqualifiable de certains politiciens bleus de Fraserville, cherchant à persécuter une pauvre femme, en sa qualité de maîtresse de poste, et lui faire perdre une position qui lui donne juste le pain quotidien, pour elle, son enfant et ses vieux parents déjà sur l'âge, et dont le père, sorti à peine de l'hôpital où il a subi l'amputation d'une jambe, gît encore entre la vie et la mort sur un lit de douleur.

Le Dr LeBel, candidat conservateur défait et battu déjà trois fois, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, entouré de quelques politiciens chercheurs de places, est l'auteur de cette persécution qui a soulevé l'indignation dans toute la ville de Fraserville, et je crois être l'interprète des citoyens bien pensants, des deux partis, dans Témiscouata, pour protester contre cette enquête faite il y a quinze jours à peine, dans les conditions et sous les tristes circontances que je viens de relater.

Dès l'automne dernier, on avait demandé l'enquête. C'était au temps où le père de madame Mailloux venait d'être frappé presque mortellement. On avait demandé à M. R. Boissonneau d'assister à cette enquête. M. Boissonneau, jeune avocat nationaliste, fut assez généreux pour refuser, en disant: quand il ne me restera plus pour vivre qu'à faire des enquêtes contre de pauvres femmes, mon utilité aura cessé.

En justice pour le maître général des Postes, je dois dire que je n'eus qu'à attirer son attention sur ce fait pour qu'il suspende l'enquête, et c'est ici que je crois devoir lui dire qu'il aurait dû en rester là et enterrer cette question de destitution d'une pauvre femme.

Pourquoi a-t-il prêté l'oreille à ces politiciens sans cœur, à ces requins, qui, pour une livre de chair, peuvent vendre jusqu'à l'honneur?

Il paraît qu'on est allé l'importuner jusqu'auprès du cercueil de son vieux père, et que c'est là qu'on a insisté pour ouvrir l'enquête en lui disant que le père de madame Mailloux était hors de danger, et que c'est alors qu'il a envoyé un certain monsieur Fiset. On me dit que ce monsieur est un des associés du bureau d'avocats du maître général de Postes, mais je ne le sais pas.

Je dois dire que je n'ai rien à reprocher à M. Fiset, qui a agi en parfait gentilhomme et dont le verdict ne me rend pas inquiet, si jen crois la preuve qui a été faite.

Mais si l'on a dit à l'honorable ministre des Postes, que M. Gauvreau, le père de la maîtresse de poste, était hors de danger, on l'a grossièrement trompé, car j'étais à la Rivière du Loup lors de l'enquête, et je puis dire qu'à ma connaissance personnelle, pour éviter une catastrophe subite, un dénouement fatal, il a fallu lui tenir soigneusement caché ce qui se passait, et surveiller tous les visiteurs pour qu'ils ne le mettent pas au courant de l'enquête. S'imagine-t-on la position désolante et pénible dans laquelle on a placé toute une famille par cette enquête intempestive et malhonnête?

Et qui a-t-on amené à l'enquête, comme accusateur public et témoin du roi? Un nommé Raymond, un homme de paille, un ancien gardien des bâtisses publiques de Fraserville, qu'il a fallu chasser du service, et qui avait juré de se venger sous prétexte que le maître de poste, M. Gauvreau, était la cause de son renvoi, et qui a été reconnu, par les meilleurs citoyens de Fraserville, comme ne pouvant être croyable sous serment.

J'attire l'attention de l'honorable ministre des Postes sur cette criante et injuste enquête dont M. le Dr LeBel est le principal auteur. Ce Dr LeBel est bien connu de mon honorable ami, le ministre des Postes.

Il a eu maille à partir avec lui dans certaines circonstances que je n'ai pas besoin de lui rappeler, car il n'est pas toujours bon d'ouvrir certaines blessures, mais je lui demande de prendre en main le sort de cette pauvre femme, mère de famille et seule soutien de ses vieux parents très pauvres, et que des gens sans entrailles verraient avec plaisir jeter sur le pavé pourvu qu'ils puissent se vanter d'avoir placé un crève-faim, chercheur de place, à une position du Gouvernement.

Je ne crains pas le résultat de l'enquête, car je crois savoir que non seulement on n'a rien prouvé contre madame Mailloux; mais des citoyens des deux partis politiques sont venus témoigner en sa faveur. Mais je sais que l'on fera un assaut auprès de l'honorable ministre des Postes, pour emporter le morceau. Je lui demande au nom de tous les citoyens bien pensant des deux partis politiques de Fraserville, de garder madame Mailloux à son poste pour le bien de la ville et le soutien de ceux que la Providence a confiés à son travail pour leur assurer le pain sur leurs vieux jours.

N'était-ce pas assez d'avoir eu la destitution brutale, sans avis, sans enquête, de mademoiselle Savard, du bureau de poste de la station, et dans les circonstances que les citoyens n'ont pas encore oubliées; à l'heure où cette jeune fille venait à peine de succéder à sa mère décédée?

N'était-ce pas assez d'avoir jeté sur le pavé la maîtresse de poste de Cacouna, mademoiselle Saindon, pour donner sa place à un commis-voyageur, espèce de politicien ambulant, qui avait résigné autrefois pour ne pas faire face à une enquête.

N'était-ce pas assez d'avoir mis à la porte M. Lapointe, de Saint-Eloi, peut-être un peu parce qu'il était le père du vaillant député de Kamouraska? N'était-ce pas assez d'avoir destitué M. Coté, de Trois-Pistoles, dont la famille avait été une des plus vaillantes à appuyer l'honorable ministre des Postes, lorsqu'il était candidat rielliste dans Témiscouata?

N'était-ce pas assez de destituer M. Viel, à Squateck, dans un endroit où les gens n'ont pas droit de voter?

Au nom de la justice, de la décence publique, au nom même de la pitié, car il doit en rester encore dans le cœur de l'honorable ministre des Postes, qui passe par des étapes assez pénibles, je lui demande d'en rester là et de ne pas allonger la liste déjà trop longue des victimes politiques, d'un nom de plus, surtout d'un nom de femme, soutien d'orphelins et de vieux parents.

M. PELLETIER: Je crois sincèrement que mon honorable ami de Témiscouata n'aurait pas pu rendre de pire service à madame Mailloux que celui qu'il lui a rendu cet après-midi. . .

M. GAUVREAU: De quelle façon? En prenant sa cause?

M. PELLETIER: En venant, au moment où l'affaire n'est pas décidée, insulter les gens, les traitant de requins, et aviver par là même les récriminations; il l'admettra lui-même, en y réfléchissant. Ce n'est pas le bon moyen d'apaiser les choses.

M. GAUVREAU: Ce n'est pas à eux que je veux avoir affaire: c'est à vous que j'en appelle.

M. PELLETIER: C'est le droit de l'honorable député d'agir comme il l'entend. Mais ce qui me surprend, c'est qu'il me blâme d'avoir accordé une enquête, et quand il y a des destitutions sans enquête, on nous blâme également.

M. GAUVREAU: Je blâme le ministre des Postes d'avoir accordé une enquête dans les circonstances pénibles où cette famille est placée dans le moment.

M. PELLETIER: Lorsque l'on m'a représenté que le père de madame Mailloux, M. Gauvreau, était gravement malade à l'hopital, l'honorable député me rendra le témoignage que j'ai ajourné l'enquête.

M. GAUVREAU: Je viens de vous rendre ce témoignage.

M. PELLETIER: Eh, bien, je n'ai pas entendu l'honorable député; quelqu'un me parlait en ce moment-là ; mais je l'en remercie tout de même.

M. GAUVREAU: Ils ont bien eu tort de vous distraire.

M. PELLETIER: Maintenant, M. Gauvreau est sorti de l'hôpital. J'avais décidé que l'enquête ne se ferait pas pendant la maladie de M. Gauvreau, et voilà pourquoi elle a tant tardé. Je crois que pour cela je mérite les fécilitations de l'honorable député.

Maintenant, on me reproche de faire faire l'enquête. J'en appelle à l'honorable député lui-même, s'il n'y avait pas lieu de faire une enquête. Cette maîtresse de poste est accusée d'avoir, pendant la période électorale, refusé de livrer les journaux conservateurs tout en continuant de donner les journaux libéraux, laissant les journaux qui pouvaient aider les conservateurs s'empiler dans la cave.

Eh bien, si cela est vrai, c'est la plus grave accusation qui puisse être portée contre elle. Si c'est vrai, c'est un délit contre la loi des postes et une accusation inqualifiable qui ne me permettrait pas de garder madame Mailloux un instant de plus.

M. GAUVREAU: Si cela est prouvé, je me soumets.

M. PELLETIER: Si l'honorable député avait attendu, avant de faire des remarques acerbes, non pas à mon égard, mais à l'égard de ceux qui ont demandé cette enquête. il aurait été peut-être mieux avisé. Cela, cependant, ne m'empêchera pas de rendre justice. Je n'ai pas le rapport de l'enquête devant moi—j'ai été indisposé ces jours-ci, et voilà pourquoi je n'en ai pas pris

connaissance—mais s'il est prouvé que madame Mailloux a commis un tel délit contre la loi des postes, celui de ne pas avoir livré aux abonnés leurs journaux pendant la période électorale, elle sera destituée, ou si un autre fait de cette importance est relevé contre elle, cela entraînera sa destitution. Dans le cas contraire, elle ne sera pas destituée. Mon honorable ami devrait savoir cela, car je ne me suis pas gêné de le dire.

Mon honorable ami sait que ma position sous ce rapport est assez difficile, et au lieu de l'aggraver, il aurait dû m'aider. Je n'entends pas lui faire de reproches, mais il me permettra bien de lui faire en passant cette observation.

Madame Mailloux est absolument dans la position que mon honorable ami a décrite, car je connais les faits. Quelqu'un m'a demandé sa destitution pure et simple et je l'ai refusée. J'ai essayé de faire de mon mieux, mais je ne pouvais pas refuser une enquête, lorsqu'elle était accusée comme je viens de le dire.

Mon honorable ami a dit que j'avais envoyé M. Fiset, mon associé, pour faire cette enquête. M. Fiset n'est pas mon associé; c'est un officier du département des Postes, et, comme tel, nous n'avions pas d'honoraires à lui payer comme enquêteur. Je l'ai envoyé parce que nous n'avions que ses dépenses de voyage à payer. Je suis heureux d'entendre dire que M. Fiset s'est bien comporté; j'en étais sûr d'avance, car c'est un gentilhomme. Et, maintenant, nous pouvons ajourner l'affaire.

Un mot maintenant sur les autres cas que l'honorable député a mentionnés.

Quant à la destitution de la maîtresse de poste de la station Rivière-du-Loup, je n'en parlerai pas au long. C'est un ami politique qui occupait ce poste jusqu'en 1896, et lorsque les libéraux sont arrivés au pouvoir, il fut destitué par eux. Lorsque les conservateurs ont repris le pouvoir, je l'ai réinstallé.

Le cas de Cacouna est absolument le même. J'ai remis en place un homme qui avait été destitué par vos amis. Il n'appartient pas à ceux qui ont commencé ce jeu-là de s'en plaindre aujourd'hui.

Il reste deux autres cas: Pour celui de Trois-Pistoles, j'aurais bien aimé pouvoir gardé M. Coté à son poste, M. Coté est mon ami personnel, et j'ai toujours été dans les meilleurs termes possibles avec lui. M. Côté m'a demandé comme une faveur de lui accorder une enquête. Si le rapport de l'enquête est contre moi, a-t-il dit, je serai satisfait. Il a eu son enquête, et le rapport démontre que son propre témoignage était suffisant pour établir la partisannerie politique dont il s'était rendu coupable.

M. PELLETIER

Le cas de Saint-Eloi est plus spécial, et le fait que ce monsieur Lapointe a des relations de famille avec un des honorables députés de cette Chambre, je ne sais trop pourquoi, mais cela aurait été pour moi une raison pour m'engager à ne pas le démettre. Mais il s'est produit un fait bien malheureux; pendant l'enquête les témoins à charge ont été amenés et gardés chez M. Lapointe, afin d'empêcher qu'ils rendent leur témoignage malgré la sommation du commissaire enquêteur. Ces témoins ont refusé de se rendre et sont restés chez M. Lapointe.

Enfin, voyons le cas de Iquateck. Ce n'est pas pour faire des votes, puisqu'il n'y a pas d'électeurs à cet endroit. Je me suis rendu au vœu unanime de tout le monde pratiquement, en changeant la voie que doit suivre le courrier de malle, et en faisant ce changement, j'ai dû nommer un autre maître de poste.

M. GAUVREAU: Je remercie l'honorable ministre des Postes de ses bons sentiments, et je n'en doutais pas.

Une remarque en passant: Je trouve drôle que l'honorable ministre m'ait dit que les quelques paroles que j'ai prononcées sont de nature à faire tort à madame Mailloux au point de vue de ceux qui demandent sa destitution. C'est justement parce que je connais ceux qui ont juré d'obtenir la destitution de cette femme que j'ai voulu plaider sa cause auprès du ministre. Je sais qu'ils reviendront à la charge, si elle n'est pas destituée; car la preuve n'est pas contre elle, et j'ai voulu mettre le ministre sur ces gardes en parlant en faveur de cette femme qui est le seul soutien de ses vieux parents. J'espère que mes remarques, loin de causer du tort à madame Mailloux, seront bien accueillies par le ministre des Postes, qui me rendra témoignage que je l'ai défendue avec de bonnes raisons.

M. PELLETIER: A ce point de vue, ils ont eu de bien mauvais exemples. On parle de gens qui seraient réduits à la misère s'ils étaient destitués. L'honorable député sait qu'il y a, en ce moment, à Fraserville, un vieux citoyen qui a été démis par ses amis de Québec et qui est dans le chemin. C'est là une des raisons pour lesquelles on demande tant la tête de madame Mailloux. C'est l'animosité soulevée à ce sujet qui rend la position plus difficile. Il ne faut pas oublier que ce sont les amis de l'honorable député qui ont commencé ce système de destitution.

M. GAUVREAU: Naturellement, l'honorable ministre ne s'attend pas à ce que je lui laisse le dernier mot sur cette question. Il s'agit de M. Polydore Langlais, dans le cas dont il vient de parler. Ce monsieur a

été démis après enquête et ses propres amis politiques ont admis la justice de cette destitution. Est-ce comparable au cas de cette femme qui est le seul soutien de ses vieux parents?

L'honorable ministre des Postes a déclaré, tout à l'heure, que s'il n'y avait pas de preuve contre madame Mailloux, elle ne serait pas destituée. Je le prends au mot, car je suis bien certain que l'enquête n'a rien prouvé contre elle.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a eu le dernier mot.

M. LEMIEUX: Je désire faciliter le travail de la Chambre et celui du ministère des Postes; et, afin que les subsides puissent être rapidement votés, je vous demanderais la permission, monsieur le président, de ne point borner mes remarques à l'article à l'étude mais de les étendre à différents points relevant du ministre des Postes.

M. PELLETIER: J'ai dit hier soir à mon honorable ami que je ne m'y objecterais point.

M. LEMIEUX: Je prierais d'abord le ministre des Postes de dire à la Chambre quelles sont ses prévisions pour le prochain exercice en ce qui concerne ce qu'il considère comme le surplus du ministère. Espère-t-il une augmentation considérable; et, dans ses prévisions budgétaires, quels sont les rapports des recettes et des dépenses? Je suis fier de l'état financier du ministère, car, depuis bien des années, depuis que sir William Mulock en a pris la direction, le ministère a été fort bien administré; et, après des années de déficits annuels, nous en sommes venus à la période des surplus considérables. J'espère que, tout en tenant compte des exigences nécessitées par le développement du pays, on continuera les bonnes traditions des dernières quinze ou seize années. Dans les articles adoptés à la dépense nécessitée par cette augmentations dans le département proprement dit, j'aimerais que le ministre des Postes fît connaître à la Chambre combien de commis ont été ajoutés dans le service intérieur et aussi la somme requise pour faire face à la dépense nécessitée par cette augmentation. Il n'y a pas longtemps, mon honorable ami a parlé de la nomination de M. Fiset en qualité d'avocat du ministère. C'est là une innovation, mais je dois dire que, vu l'accroissement si rapide des affaires et la multiplicité des contrats dont doit s'occuper le département, on ne pouvait faire un meilleur choix que celui de M. Fiset. Le ministre aurait-il aussi la bonté de nous faire connaître le nombre des nominations qui ont été faites dans les principaux bureaux de poste, tels que: Halifax, Québec, Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver et Victoria; aussi les dépenses encourues par le fait le ces nominations.

M. PELLETIER: Je ne saurais donner ces chiffres maintenant.

M. LEMIEUX: Lorsque nous en viendrons aux subsides supplémentaires, j'aimerais à trouver cet état au journal des Débats à titre de renseignement. Je ne blâme point l'augmentation du personnel du ministère en cette circonstance, car j'en reconnais la nécessité, suite inévitable du développement du pays et du service postal. En ce qui concerne le service extérieur, je remarque à l'article divers une diminution de $294,280.41. Je ne demande point à l'honorable ministre d'expliquer la raison de cette diminution, mais je le prie de me permettre de le féliciter qu'il y ait là enfin une diminution, quelle que puisse être la raison de cet heureux résultat. Sous la rubrique "traitements et allocations", il y a une augmentation considérable, environ un million et demi de dollars. Sous celle de service du transport des matières postales, y compris le service rural, l'augmentation atteint près de deux cent mille dollars. Dans l'article concernant le territoire du Yukon, il y a aussi une augmentation, mais mon honorable ami peut se dispenser d'expliquer celle-là; je connais l'état de choses qui y existe. Mais, quel que soit le développement du pays, l'augmentation des salaires et allocations dans le service extérieur me semble des plus extraordinaires. Je crois que mon honorable ami aura quelque peine à expliquer d'une manière satisfaisante une augmentation aussi considérable pour le prochain exercice.

M. PELLETIER: Cela paraît considérable, mais je suis prêt à fournir les explications désirées.

M. LEMIEUX: Je serai heureux d'entendre plus tard les explications de mon honorable ami. Je désire, pendant que j'ai la parole, traiter également d'autres sujets. J'ai inscrit au Feuilleton une question au sujet des nouvelles machines pour la vente des timbres qui seront, dit-on, inaugurées par le département dans les grands centres. Pendant l'absence du ministre des Postes —et je ne savais que cette absence était causée par la maladie, autrement j'aurais attendu—j'ai dit au premier ministre que le public s'opposait fortement à l'adoption de machines pour la vente des timbres dans les rues de nos grandes villes si elles portaient d'autres inscriptions que le nom du roi et l'écusson royal. Il a dû voir des critiques dans la presse à ce sujet. Je n'ai pas besoin de dire à l'honorable ministre que lorsque j'ai été directeur général des Postes, pendant plusieurs années, j'ai reçu des propositions de maisons qui étaient prêtes, par exemple, à payer pour l'impression des timbres postes pourvu que nous leur donnions le privilège de faire de la publicité autour du timbre. Des machines

à vendre les timbres nous ont été offertes pour rien si nous voulions accorder le privilège d'y mettre des annonces. Nous avons toujours refusé, parce que nous avons considéré qu'il n'était pas digne de la part d'un département important, ou de la part du Canada, que le nom de Sa Majesté et l'écusson royal se trouvent mêlés avec des annonces de médecines brevetées et autres genres de publicité sur une machine appartenant au gouvernement. J'espère que mon honorable ami fera en sorte que si une concession est accordée à cette compagnie, aucune annonce ne paraîtra sur ces boîtes.

Mon honorable ami se souviendra que l'autre jour, pendant le débat naval, le premier ministre a parlé d'un contrat qui avait été passé par moi-même avec des propriétaires de machines vendeuses de timbres et il disait qu'un contrat d'une durée de vingt ans avait été signé. J'ai immédiatement expliqué à la Chambre que la loi avait été déposée de façon à donner à la boîte postale la même situation au point de vue du département qu'un bureau de poste. La chose est claire.

Il y a certaines régions, telles que les campements de bûcherons, où vous ne pouvez pas avoir un receveur de la poste et où une machine vendeuse de timbres peut jouer le rôle d'un receveur. En vertu de la loi que j'ai proposée, le ministre des Postes avait l'autorisation de placer ces machines dans les campements forestiers, dans les grands hôtels et les places publiques, où les dimanches, par exemple, les bureaux de poste ne sont pas ouverts. Quant au contrat de 20 ans, j'ai été un peu surpris de l'affirmation faite par le premier ministre et j'espère qu'avant la fin de ce débat, il pourra faire produire le contrat pour me permettre de le voir. Je ne me souviens pas d'avoir signé un contrat d'une durée de 20 ans, sans un arrêté du conseil. Mon honorable ami se souviendra que pendant le dernier mois ou à peu près de l'administration précédente, j'étais ministre de la Marine et des Pêcheries et le contrat a pu être signé dans l'intervalle. Comme je le disais, je ne me souviens pas d'avoir signé un contrat, et si une convention a été faite à ce sujet, je tiens à m'en dégager complètement.

M. PELLETIER: Le contrat était daté du 20 mai.

M. LEMIEUX: Je ne crois pas que vous trouverez ma signature sur ce contrat.

M. PELLETIER: Il est signé par le sous-ministre.

M. LEMIEUX: Je n'hésite pas à dire que je n'en ai eu aucune connaissance. Je ne critique pas ce qu'a fait le sous-ministre, mais tout ce que je connais de la question, c'est la loi que j'ai présentée à la Chambre et qui a été sanctionnée par le Parlement.

J'ai appris ce matin du premier ministre que mon honorable ami le ministre des Postes n'avait pas l'intention de présenter cette année son projet de loi relatif aux colis postaux si un débat de quelque longueur devait avoir lieu sur la question. La session est très avancée et je sais que la prorogation aura lieu bientôt, mais je puis dire à mon honorable ami que ce n'est pas notre faute si cette loi n'a pas été proposée et discutée pendant les dernières semaines. Si j'ai bon souvenir, avis a été donné du projet de loi le 22 avril, et il est resté au Feuilleton depuis lors. Le bill a été distribué seulement hier soir et il n'a pas été expliqué par le ministre des Postes.

Je suis parfaitement d'accord avec le principe du bill; je suis en faveur du système des colis postaux et je l'ai toujours défendu. Mais, d'après le texte du bill, je vois que mon honorable ami n'est pas prêt à donner à la Chambre et au pays aucune idée de la mise en vigueur de cette loi, ni du tarif qu'il entend établir ou de la nature des objets qui seront sujets à être transportés par le département des Postes. J'ajouterai qu'avec ce bill mon honorable ami désire conserver pour lui l'autorité exclusive de régler la question des colis postaux. Le ministre des Postes peut être un bon administrateur, mais le Parlement ne devrait pas ignorer les principes fondamentaux de cette mesure. Il est important que la Chambre et le pays sachent quels sont les tarifs établis par l'honorable ministre. L'article 2 du bill dit qu'un système de colis postaux sera établi et maintenu pour le transport des colis de toute nature, y compris les produits agricoles et industriels, excepté les articles qui pourraient être exclus par les règlements prescrits par le ministre des Postes.

M. MACLEAN (York-sud): Le ministre n'a-t-il pas ce pouvoir maintenant?

M. LEMIEUX: Il a cette autorité maintenant et c'est pourquoi nous n'avons pas eu jusqu'à ce jour un service de colis postaux. Parce que les règlements relatifs aux articles de la quatrième classe ne sont pas faits par le Parlement mais sont laissés aux soins du ministre des Postes qui est libre d'en faire ce qu'il veut, nous avons été privés du service des colis postaux. D'après l'article 5 du bill des colis postaux, les tarifs applicables aux colis postaux doivent être fixés par le ministre. Je prétends que les représentants du peuple devraient fixer ces tarifs comme ils le font pour ceux des douanes et de l'accise. Mais je vois que mon honorable ami n'est pas prêt à présenter sa loi et que nous devrons attendre jusqu'à la prochaine session.

Je dirai seulement au ministre que s'il se présente avec une loi bien étudiée et bien préparée, il recevra mon cordial appui. Mais

il ne peut pas ignorer l'autorité du Parlement; il doit soumettre ses tarifs à la Chambre des communes et nous devons savoir par une annexe attachée au bill quels règlements seront établis. Pourquoi les compagnies de messageries sont-elles si opposées au service des colis postaux et pourquoi exercent-elles une pression sur les pouvoirs publics pour empêcher le peuple de jouir des avantages de ce bienfait? C'est parce que les compagnies de transport forment un puissant monopole et que ce monopole existera si le Parlement du Canada ne prend pas l'affaire en mains. Le temps est arrivé; la lutte a été longue et ardente aux Etats-Unis, mais l'opposition du monopole a été vaincue. Si mon honorable ami veut batailler avec les compagnies de messageries et rester ferme, il aura l'appui non seulement du Parlement mais de la population du pays. J'ai sous les yeux un discours très intéressant prononcé par M. D. J. Lewis, député du congrès devant un comité spécial nommé par le congrès quand un service de colis postaux a été adopté par les Etats-Unis. Il a expliqué comment il se faisait que le coût du transport était aussi élevé aux Etats-Unis et ce qu'il a dit s'applique également au Canada. Il s'est exprimé ainsi:

Quand vous prenez en considération les actes de précaution qu'un chemin de fer est tenu de donner à une expédition, grosse ou petite, que le voyage soit court ou long, vous verrez qu'il y en a vingt qui ont tous la même chose en vue. J'en insère une liste préparée par un expert en trafic: L'employé de la compagnie.

1. Décharge les articles de la voiture de l'expéditeur.
2. Charge l'article dans le wagon.
3. Vérifie le tarif à payer.
4. Prépare le connaissement.
5. Prépare les billets de route et en envoie une copie à l'auditeur ou conducteur du train.
6. Agent receveur, à destination, reçus au conducteur.
7. Envoie l'avis au destinataire.
8. Décharge les colis du wagon.
9. Prend le reçu du destinataire.
10. Charge dans la voiture du destinataire.
11. L'agent reçoit l'argent pour l'expédition.
12. Copie le connaissement dans les livres d'expédition des marchandises envoyées.
13. Copie le connaissement dans le livre des marchandises reçues.
14. Envoie la déclaration du fret expédié à l'auditeur.
15. Envoie la déclaration du fret reçu à l'auditeur.
16. L'auditeur compare le connaissement avec les papiers de l'agent expéditeur.
17. Compare le connaissement avec les papiers de l'agent receveur.
18. Avise le trésorier de l'argent dû par chaque agent.
19. Fait un rapport de statistique d'après le connaissement.
20. Calcule d'après le connaissement, le montant payable aux différents chemins de fer.

De ces vingt actes de surveillance pour le transport, quinze sont remplacés en ce moment par le timbre poste dans le transport des colis postaux.

Vous avez en résumé la différence entre le travail qui pourrait être accompli par le département des Postes et celui qui est fait par les compagnies de messageries. Il est bien facile de comprendre que les compagnies de messageries veulent conserver le monopole dont elles jouissent maintenant. Un des motifs qui expliquent le prix élevé qu'elles exigent pour le transport, c'est le nombre d'opération en vue de faire attention aux expéditions. Mais la poste avec les timbres et l'organisation dont elle dispose pour la distribution rurale délivrera les marchandises au destinataire. Je ne discuterai pas plus longtemps les raisons qui doivent nous porter à favoriser la loi des colis postaux. J'espère que mon honorable ami présentera au début de la prochaine session un bill qui ne sera pas autant sujet à controverse que celui-là en raison de ses lacunes.

Mon honorable ami n'a pas présenté non plus son autre projet de loi relatif au service de télégraphe sans fil à prix réduit. Je comprends pourquoi il hésite. Je ne discuterai pas cela aujourd'hui. Ce matin le premier ministre m'a dit que mon honorable ami avait l'intention de présenter ce bill plus tard, mais j'espère qu'il n'insistera pas pour faire adopter cette mesure par la Chambre. D'abord dans le contrat qui découle de ce bill, l'article relatif à l'expropriation soulève beaucoup d'objections. Je n'entrerai pas dans les détails. Deuxièmement le système Poulsen est très critiqué par les autorités compétentes en télégraphie sans fil dans le monde entier.

J'ai ici une copie de la déposition donnée par M. Marconi lui-même devant un comité spécial de la Chambre des communes anglaise, dans laquelle toute la question est discutée à fond, et j'espère que mon honorable ami, avant d'engager irrévocablement son département et le pays à ce système douteux, se rendra compte des énormes difficultés que militent contre son adoption. Je répète que la solution du problème de la télégraphie a prix réduit, entre le Canada et le Royaume-Uni, se trouve dans la pose d'un câble à travers l'Atlantique, par l'Etat. M. Charles Bright, bien connu en Angleterre, est un homme dont l'opinion fait autorité dans le monde entier sur cette question. Il a publié plusieurs traités sur les câbles sous-marins, la télégraphie et la radiotélégraphie. Je donnerai lecture de quelques-unes de ses opinions sur le système Marconi, par opposition au câble sous-marin. Dans une conférence devant la chambre de commerce de Londres, au mois de novembre 1911, il disait:

On a pu croire quelquefois que le but désiré—les communications entre pays, à prix ré-

dui—peut être atteint autrement que par les câbles sous-marins, savoir: par la radiotélégraphie ou télégraphie sans fil. Il est certain que toute compétition entre les deux méthodes ne peut avoir que d'excellents résultats pour le public, surtout si cette compétition doit populariser l'usage du câble et abaisser les tarifs.

M. Marconi et d'autres ont fait faire de merveilleux progrès à la radiotélégraphie depuis quelques années et le système Marconi augmente continuellement sa sphère d'utilité—en partie sur l'Atlantique. C'est peut-être pour cette raison que beaucoup de gens ont été mis sous l'impression que cette grande invention est destinée à supplanter le câble. L'autre jour encore, je lisais un article sur " La télégraphie sans fil autour du monde ", dans lequel il était dit que le " glas funèbre du câble sous-marin avait sonné ". Je ne puis m'empêcher d'attribuer des affirmations de cette nature à l'ignorance des possibilités respectives du câble et de la radiotélégraphie. Dans les cas en question, par exemple, l'écrivain prétendait que la radiotélégraphie " possédait, entr'autres avantages, celui de l'accélération ".

Personnellement, j'ai toujours été intimement convaincu que la radiotélégraphie serait le noyau d'un excellent service auxiliaire. Je suis même en faveur de rendre ce service obligatoire, sur une certaine classe de navires. Mais bien que l'installation d'un service radiotélégraphique soit moins coûteuse, en général, que la pose d'un câble—ce qui permet un tarif moins élevé—ne vous y trompez pas; il s'agit de deux choses différentes. La différence est aussi considérable qu'entre un train rapide et un train de banlieue. L'analogie entre les deux est assez grande; le train de banlieue fait généralement beaucoup d'arrêts et la télégraphie sans fil beaucoup de répétitions et de transmissions, mais depuis l'invention de ce qu'on appelle " cable relay " qui combine le récepteur et le transmetteur, les retransmissoires ne sont plus nécessaires, dans la télégraphie par câble.

Les répétitions sont rarement nécessaires par le câble, mais avec le système radiotélégraphique tel qu'il existe aujourd'hui, elles sont assez fréquentes pour en faire un service comparativement lent.

Ainsi, pendant qu'un câble tarnsatlantique moderne peut expédier cent mots à la minute, pour une égale distance, le système radiotélégraphique n'atteindra que 80 mots au maximum, et cette vitesse est réduite à 7 mots à la minute, si l'on tient compte des répétitions.

Mon honorable ami a prétendu l'autre jour que cette entreprise ne coûterait rien au pays et que le système Poulsen garantissait que le nombre de mots expédiés égalerait celui qu'on peut expédier par le câble.

M. PELLETIER: Je n'ai pas dit égalerait; j'ai dit doublerait.

M. LEMIEUX: Toutes les compagnies prétendront la même chose. Marconi et Poulsen sont prêts à faire les mêmes promesses, mais où voit-on dans ce projet de loi une pénalité imposée à la compagnie, si elle ne tient pas ses engagements?

M. PELLETIER: Elle a fait un dépôt.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne concède pas ce privilège au système Poulsen, pour le simple plaisir de faire une expérience. C'est un service pratique qu'il nous faut. Nous voulons avoir des communications rapides et à prix réduit. Ce que l'on nous offre est purement spéculatif. Il y a quelques jours à peine, un homme aussi autorisé que M. Marconi, déclarait à Londres que le système Poulsen est défectueux. Nous avons déjà fait l'expérience de la télégraphie sans fil. Ce système a obtenu un privilège au Canada; il a été subventionné et, même avec son tarif moins élevé, il n'a pas pu faire une concurrence sérieuse aux câbles sous-marins. Mes remarques ont uniquement pour but de faire comprendre qu'il est extrêmement coûteux que l'adoption du système Poulsen nous donne des communications télégraphiques à prix réduit, entre le Canada et l'Angleterre.

Passons maintenant à une autre question. Il y a un instant, j'ai parlé du crédit concernant le factage rural et je considère que la Chambre a le droit d'exiger que le ministre des Postes lui donne des explications sur cette question.

Ce service a été inauguré en 1908 et a eu des commencements modestes, pendant quelques mois. Dans la province d'Ontario, presque tous les cultivateurs reçoivent sinon un journal quotidien, du moins un journal qui paraît deux ou trois fois la semaine. Il me fait plaisir de constater que cette province a donné un puissant encouragement à l'établissement du service de factage rural et une campagne d'éducation devrait être entreprise dans les autres provinces pour populariser ce système. A l'heure présente, c'est dans Ontario que le factage rural est le plus populaire et cela fait l'éloge de l'intelligence de la classe agricole de cette province.

Je désirerais savoir combien de nouvelles routes ont été établies depuis le mois d'avril de l'an dernier, combien de personnes ont acheté des boîtes du département, combien de marchés ont été signés et quelles sommes ont coûté au département ces nouvelles routes dans les différentes provinces dans le cours de l'exercice. Le comité a incontestablement le droit d'avoir tous ces renseignements. Je demande à mon honorable ami de faire simplement ce que je faisais lorsque j'occupais la position de ministre des Postes. A chaque session, un rapport était préparé et consigné dans les colonnes des Débats, pour l'information des députés.

Puisqu'il s'agit en ce moment de factage rural, je dirai quelques mots d'une question qui m'est personnelle. Au cours de la présente session, il a été dit que l'ex-ministre des Postes avait acheté un grand nombre de boîtes dont le département est aujourd'hui encombré et que l'ex-ministre

des Postes avait donné des commandes extravagantes. On a même insinué plus que cela. En réponse à une question posée par l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville), l'honorable ministre a dit que lorsque j'étais ministre des Postes j'avais acheté environ 100,000 boîtes, que ces boîtes sont maintenant distribuées entre les bureaux des différents inspecteurs et que l'emmagasinage de ces boîtes avait coûté des sommes considérables. Lorsqu'il s'est agi d'inaugurer un service de factage rural, j'ai été autorisé par mes collègues du conseil des ministres à me procurer la meilleure boîte connue. J'avoue qu'elle était de fabrication américaine, mais elle avait reçu l'approbation des autorités postales de Woshington et elle était universellement en usage aux Etats-Unis. Mais je fus autorisé à acheter 5,000 de ces boîtes qui étaient fabriquées aux Etats-Unis. Quand le système devint plus populaire au Canada, la même compagnie s'est adressée au département et nous avons fait d'autres arrangements. Nous avons exigé de la compagnie qu'elle fabrique ses boîtes à Toronto et qu'elle les vendent au Gouvernement pour le prix net de $3.

Il est vrai que le département paie $3 par boîte, mais il ne faut pas oublier qu'il les revend $3 à ceux qui veulent se prévaloir de ce service, de sorte que le département ne perd pas un sou par cette opération. Pendant que j'étais ministre, nous avons décidé de donner à cette compagnie une commande de 50,000 boîtes, avec l'obligation de les fabriquer à Toronto. Des demandes nous arrivaient de toutes les parties de la province d'Ontario, et j'avoue que je n'ai pas cherché à faire d'économies de bouts de chandelles. Nous nous sommes rendus à toutes les demandes qui nous ont été faites, que le comté fût représenté par un conservateur ou par un libéral.

Mon honorable ami disait l'autre jour qu'il ne faisait aucune distinction entre une circonscription libérale et une circonscription concervatrice. Il est de son devoir d'ignorer ces distinctions. Il doit cela au public. Un ministre des Postes n'est pas appelé à cette position pour servir les conservateurs ou les libéraux, mais pour servir le pays.

Lorsque j'ai vu que les demandes nous arrivaient très nombreuses, de toutes les parties d'Ontario, j'ai décidé d'augmenter la demande et au mois de mai 1910, si je ne me trompe, nous avons commandé 50,000 nouvelles boîtes, mais après qu'un décret du conseil eût été régulièrement passé et après avoir stipulé au marché que ces boîtes ne seraient payées qu'au fur et à mesure que nous en aurions besoin pour le service. Le ministre des Postes, dans sa réponse à l'honorable député de Chambly-Verchères, a insinué—l'insinuation se trouve dans la réponse—que les paiements avaient été faits d'une manière suspecte, à la veille de la dernière élection générale. Il a mentionné la date de ces paiements.

J'ai aussi les dates des paiements et elles ne paraissent pas correspondre avec celles qu'il a mentionnées dans sa réponse à l'honorable député de Chambly-Verchères. Mais que les paiements aient été faits avant ou après l'élection, cela n'a aucune importance. Il s'agissait de payer 50,000 boîtes qui avaient été achetées régulièrement, en vertu d'un décret ministériel. Nous avions besoin de ces boîtes pour le service postal et la somme était due. Il n'y a eu rien d'irrégulier dans les paiements qui ont été faits. Quant à la deuxième commande de 50,000 boîtes, ces dernières ne devaient être payées qu'au fur et à mesure que le département en aurait besoin pour le service et, pour me justifier, je donnerai lecture du décret ministériel passé le 15 juin 1912:

Par un mémoire daté du 14 juin 1912, du ministre des Postes, soumettant que par un décret ministériel du 25 novembre 1910, il a été autorisé à signer un marché avec la International Mail Equipment Company de New-York, pour la fourniture de 50,000 boîtes pour le service du factage rural, au prix de $3 par boîte et une fourniture additionnelle de 50,000 boîtes, quand le département en aura besoin, lesdites boîtes devant être fabriquées au Canada.

Le ministre expose que subséquemment, le 19 mai 1911, John A. Harriss, président de la International Mail Equipment Company. de New-York, a exposé, au nom de sa compagnie, que ces boîtes étaient fabriquées sans profit pour la compagnie et il a demandé que la compagnie fut autorisée à fabriquer la deuxième commande de 50,000 boîtes immédiatement, ajoutant que si cette permission lui était donnée, vu que sa fabrique est outillée et que ses ouvriers sont engagés, les boîtes pourraient être fabriquées à moins de frais, et il s'engageait, si cette permission lui était donnée, à n'exiger le paiement de la seconde livraison de 50,000 boîtes que lorsque le département en aurait besoin pour le service. Des instructions furent données par le conseil d'accepter l'offre et de permettre la fabrication des boîtes ainsi que demandé.

Le ministre expose de plus qu'il s'écoulera quelques mois avant que le département ait besoin de la seconde livraison de boîtes et la compagnie offre maintenant d'accepter une déduction de 10% si la deuxième livraison de 50,000 boîtes est payée immédiatement et la compagnie s'engage, de plus, fil transporter au département des Postes les polices d'assurance qui garantissent les boîtes actuellement à sa possession.

Le ministre demande, vu que cette opération permettra une économie d'environ $15,000 et sera avantageuse au département, que l'offre soit acceptée. Le comité soumet le mémoire et en recommande l'adoption.

(Signé): Rodolphe Boudreau,
Greffier du Conseil privé.

Donc, si le département a réalisé $15,000 de bénéfice, ce fut aux dépens de la compagnie qui s'est déclarée incapable de fabriquer ces articles, à un prix aussi bas.

Le montant fut acquitté en un seul paiement, tandis que, d'après la convention que j'avais signée, ce montant devait être acquitté par versements, tel que requis par le service. Je n'ai pu trouver les dates de la livraison des premières 50,000 boîtes et elles ne correspondent pas à celles indiquées dans la réponse faite à mon honorable ami de Chambly-Verchères:

Ministre des Postes du Canada,
Bureau du directeur des magasins postaux,
Ottawa, 30 janvier 1912.

Mémoire pour
le docteur Coulter, C.M.G.,
Sous-directeur général des Postes.

Livraison, à Toronto, du second envoi de 50,000 boîtes et accessoires, en lots de 10,000.

10,000 livrées, du septembre au 4 novembre 1911.
10,000 livrées, du 5 novembre au 6 décembre 1911.
10,000 livrées, du 7 au 22 décembre 1911.
10,000 livrées, du 22 décembre 1911 au 2 janvier 1912.
10,000 livrées, du 3 au 12 janvier.

50,000

A l'exception de 5,332 bandes et de 2,952 crémaillères et cadenas, complément de livraison première pour la semaine se terminant le 20 janvier.

(Signé) S. S.,
Surintendant des magasins postaux.

Je suppose que ces initiales signifient Sydney Smith, surintendant des magasins postaux. Mon honorable ami peut donc constater par ce mémoire, compris dans l'état dont j'ai demandé le dépôt, qu'il ne s'est produit rien d'insolite dans les paiements qui ont été faits. 10,000 seulement de ces articles furent livrés du 9 septembre au 4 novembre 1911, et je ne dirigeais plus ce département, le 5 novembre. Même dans la première partie de septembre. Je ne remplissais plus la fonction de directeur général des Postes, Les 40,000 boîtes qui indique qu'on a dû acquitter le coût que mon honorable ami remplissait la fonction de directeur général des Postes, ce qui indique qu'on a du acquitter le coût de ces boîtes lors de leur livraison. Je tiens à bien établir tout cela, avant de dire à mon honorable ami que lorsqu'il fait un avancé, en cette Chambre, bien qu'il n'aime dans la première partie de septembre. tant sur un adversaire, il doit, au moins, avoir assez de justice et d'équité pour établir les faits tels qu'ils sont réellement et tels que les établissent les documents sessionnels dont j'ai demandé le dépôt.

Je ne réclamerai plus longtemps l'attention du comité que pour faire allusion à un ou à deux autres cas. Mon honorable ami a été partie à une convention avec l'Ontario Equipment Company pour la fourniture d'une grande quantité de cadenas. Nous avons déjà discuté cette question. J'estime qu'il a fait preuve d'une imprévoyance manifeste en signant ce marché, je ne crois pas qu'il s'en tiendra à cette convention; du moins, il ne mettra pas à effet les déclarations qu'il a faites, en cette Chambre, le 19 mars dernier, mais, quoi qu'il en soit, il a signé le marché conclu pour la livraison d'une quantité inusitée de cadenas, au prix d'un dollar le cadenas. En même temps, l'honorable ministre avait autorisé M. Edouard Lapointe, de Québec, de fournir au département une grande quantité de tiges métalliques. Il est regrettable vraiment que mon honorable ami n'ait pas déposé sur le bureau un échantillon de ces cadenas et un autre de ces tiges. Il aurait dû déposer sur le bureau un échantillon de ce cadenas et un autre de cette tige, ce qui aurait permis à la Chambre de constater combien le pays aurait épargné, si l'on avait accepté la tige, au lieu d'accepter le cadenas. Le 23 septembre 1912, M. Sydney Smith, surintendant des magasins postaux, adressa la lettre suivante M. Edouard Lapointe:

Cher monsieur,—Le directeur général des Postes me demande de vous avertir qu'il a approuvé l'adoption du patron en forme de disque de la tige métallique que vous avez envoyée, pour lequel, il est entendu, vous détenez un brevet du bureau canadien des patentes, et il a donné instruction qu'on vous payât trois de ces tiges au prix moyen de 5⅓ cents chaque, $5.33 le cent, et qu'on vous donnât l'autorisation de fabriquer et de fournir à ce département:

18,000 tiges métalliques, 4 pouces—pour sacs, 22 x 32.
45,000 tiges métalliques, 4½ pouces—pour sacs, 26 x 36.
36,000 tiges métalliques, 5 pouces—pour sacs, 30 x 48.

Ces tiges devront être conformes au patron soumis et la forme, la longueur de la tige, et la dimension du disque devront être strictement semblables aux échantillons soumis, dont un de chaque dimension (4-4½-5) vous est adressé par le même courrier. Il est de la plus grande importance que les dimensions, quant à la largeur et à la forme du disque correspondent exactement à l'échantillon de ces tiges, car, autrement, les tiges ne pourront fermer le cadenas (quant au disque) et les sacs (quant à la longueur et à l'épaisseur de chaque tige).

Le ministre ayant l'intention qu'on emploie cette tige à disque, le plus tôt possible, je dois vous demander d'avoir l'obligeance d'aviser le département, par le retour du courrier, quand il peut espérer recevoir la première consignation des articles des trois types mentionés, et le lui faire connaître aussi la qualité des marchandises expédiées.

L'honorable ministre a commandé environ 99,000 de ces tiges métalliques qui auraient coûté environ $6,000. En ce faisant, il aurait—si je suis bien informé—réalisé pour le pays une économie de $350,000, prix des cadenas qu'il s'est engagé d'acheter de l'Ontario Equipment Company, au prix de $1.00 le cadenas. Toutefois, mon honorable ami a, le 2 avril, écrit à M. Edouard Lapointe la lettre suivante:

Je dois, suivant l'ordre du directeur général des Postes, vous donner avis qu'à cause du retard déraisonnablement prolongé que vous avez apporté à remplir la commande du 23 septembre 1912, de 90,000 tiges métalliques à disque pour les sacs du courrier, malgré que vous ayez été requis, il y a quelque temps déjà, par le département, soit par lettre, soit par télégramme, de hâter la livraison de ces articles, il a révoqué définitivement telle commande dont l'effet se trouve ainsi à cesser absolument et au sujet de laquelle le département doit refuser d'accepter la moindre livraison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) Sydney Smith,
Surintendant des magasins postaux.

Lorsque mon honorable ami a acheté ces 99,000 tiges métalliques pour environ $6,000, il savait que, grâce à cette tige, il n'était pas obligé d'acheter un nouveau cadenas; que cette tige faisait disparaître un léger défaut qui aurait pu exister dans l'ancien cadenas. Du moment que nous avons constaté qu'on avait acheté ce nouveau cadenas—et ce fut par pur accident que nous apprîmes le fait—l'honorable ministre écrivit à M. Lapointe pour lui dire qu'il n'avait plus besoin de la tige en question et il signa une convention pour l'achat de cadenas à $1.00 chacun. Ce sera une perte réelle pour le département et pour le public. Mon honorable ami ne peut prétexter que M. Lapointe a retardé l'exécution de l'entreprise, puisque, d'après les pouvoirs que le statut accorde au Gouvernement, il lui est permis d'exercer la haute main sur le brevet d'invention que M. Edouard Lapointe détient.

M. PROULX: M. Lapointe a-t-il déposé une réclamation contre le Gouvernement?

M. LEMIEUX: Je l'ignore; mais j'espère qu'un jour ou l'autre et d'une manière ou de l'autre, un fiat sera émis. Je tiens le directeur général des Postes responsable et je crois qu'il n'aurait pas dû faire encourir au pays le coût de cette convention onéreuse, puisqu'il aurait pu obtenir le même résultat au moyen d'une invention qui produit une tige qui coûte 5½ cents.

Mon honorable ami a remercié de leurs services un grand nombre de fonctionnaires. Je suis parfaitement convaincu que lorsqu'il se trouve seul, le soir, après avoir récité ses prières, s'il le fait—ce que j'espère, car il en a certainement besoin—il doit avoir la conscience grandement tourmentée. Il doit avoir des cauchemars qu'il n'a été donné à aucun autre mortel d'avoir, car ce sont là des choses qui ne sont pas de nature à réjouir. Il est impossible d'imaginer qu'un ministre de la couronne, pour le seul plaisir de congédier des adversaires politiques, aurait été aussi loin que l'honorable ministre s'est rendu.

Il est simplement regrettable de croire que, dans un pays aussi libre que l'est le Canada, nous retournions au système "aux vainqueurs les dépouilles", inauguré, il y a plusieurs années déjà, aux Etat-Unis, par Jackson, l'auteur de ce proverbe fameux. Quoiqu'il en soit, nous avons cette consolation que quelquefois les poulets reviennent se jucher au poulailler.

Cependant, l'honorable ministre a une étrange façon de procéder dans ses enquêtes et dans les destitutions qu'il décrète. Une jeune femme, mademoiselle Hélène Joubert, était receveuse de la poste à Sayabec, localité qu'habite l'honorable représentant de Rimouski (M. Boulay) qui, je le sais, est un ami intime du directeur général des Postes. L'honorable député de Rimouski désirait grandement que cette jeune et gentille fille de Sayabec fût congédiée du bureau de poste. Elle s'était rendue coupable d'un crime terrible. D'après la liasse que j'ai consultée, il appert que cette personne aurait déclaré à quelqu'un que M. Boulay ne méritait rien; qu'il devrait rester où il était et ne pas chercher à se faire élire au Parlement. Cette personne répéta la chose à une autre et cette dernière à une troisième et il en fut ainsi jusqu'au moment où l'honorable directeur géral des Postes eut connaissance des paroles de cette receveuse de la poste. Il se hâta d'ordonner une enquête. La correspondance échangée entre mon honorable ami et la receveuse de la poste est des plus intéressantes. Cette jeune fille est, je dois le dire, très intelligente. Elle exposa sa cause...

M. LAFORTUNE: Je désire savoir ce qu'il y a dans cette correspondance; ce que l'honorable député dit, pique ma curiosité.

M. LEMIEUX: L'honorable député de Rimouski désirait grandement qu'on remerciât de ses services cette jeune personne. Et l'homme à qui cette dernière eut le malheur de confier l'opinion qu'elle entretenait sur les aptitudes de l'honorable député de Rimouski était précisément celui qui recherchait cet emploi. Donc, il y a la correspondance entre Rioux, le receveur de la poste en expectative, mademoiselle Hélène Joubert, l'infortunée receveuse de la poste, et le député de Rimouski, qui écrivit au directeur général des Postes, et ce dernier dont les sentiments se trouvaient quelque peu amollis—il trouvait la jeune femme très intéressante et très brillante, et cela au point qu'il était prêt à retenir ses services. Mais l'honorable député de Rimouski écrivit lettre sur lettre, telle que celle-ci: Monsieur, vous dites que vous avez envoyé quelqu'un pour faire une enquête à Sayabec; cet homme n'est pas encore arrivé; est-il mort? Bien a vous, H. Boulay.

Et l'honorable ministre écrivit à le jeune femme que celui qui la persécutait se tenait comme un lion rugissant autour du ministère des Postes, réclamant sa vie; pour résister à l'honorable député de Rimouski, mais que, finalement, il devait dire qu'une enquête serait tenue. Conséquemment une lettre fut écrite à la jeune femme par celui qui devait faire l'enquête et qui lui annonçait qu'il serait à Sayabec, à un certain jour, et qu'il tiendrait une enquête à 2 heures du matin.

La jeune fille protesta; elle protesta avec beaucoup de véhémence; je lirai sa lettre. Et je vois que le curé de la paroisse protesta aussi. Je dis que le ministre des Postes, galant comme il l'est, ne permettrait pas une enquête à cette heure indue. Voici la lettre de la jeune fille:

Sayabec, 27 mars 1912.

Monsieur le ministre,—Je reçois à l'instant (2 heures de l'après-midi) un document que je m'empresse de vous transmettre pour décider vous-même si je ne suis pas le jouet de machinations irrégulières ou plutôt malhonnêtes.

Depuis que je suis en relations avec vous, monsieur le ministre, vous vous êtes montré si honnête à mon égard que je ne puis douter un seul instant de votre esprit de justice.

J'ai toujours compris que tout employé des Postes n'avait d'ordre à recevoir que du ministre des Postes. Je ne me reconnais pas assez criminelle pour me présenter à une heure aussi indue pour subir une enquête dans de telles circonstances.

Dans l'attente, monsieur le ministre, que vous me rendiez toute justice, j'ai l'honneur d'être.

Votre très humble servante.
Hélène Joubert,
Receveur de la poste.

Immédiatement, le ministre des Postes écrivit une lettre à M. Honoré Grenier, qui était le commissaire, comme suit:

Ottawa, 29 mars 1912.

Mon cher M. Grenier,—Je reçois de Mlle Joubert, la maîtresse de poste de Sayabec, une lettre me transmettant l'avis qu'elle a reçu de vous au sujet de l'enquête sur lequel l'heure est indiquée 2.30 a.m. Elle est indignée de la chose, mais comme l'enquête devait avoir lieu hier, je suppose que les choses sont maintenant arrangées. Je lui ai dit toutefois que j'attirerais votre attention sur cette erreur, car c'en est une, n'eest-ce pas?

Votre bien dévoué,
L. P. Pelletier.

L'enquête eut lieu. La gentille maîtresse de poste fut destituée; Rioux, le traître et l'ami confidentiel, fut nommé maître de poste, et la paix régna dans la paroisse de Sayabec, le foyer domestique de mon honorable ami de Rimouski.

M. CARROLL: Que dit-elle du député de Rimouski?

M. LEMIEUX: Je ne répéterai pas cela. C'est dans l'état présenté, et l'honorable député peut le lire lui-même. Maintenant, passant de cette idylle, abordons un sujet plus martial. Dans la ville de Nicolet, j'avais, en ma qualité de ministre des Postes, nommé—je regrette de le dire en l'absence du ministre de la Milice (M. Hughes) qui n'est pas à son siège—un soldat, le colonel Bourke, courrier de la poste. Je l'ai nommé parce qu'il convenait à cette place et que c'était un très respectable citoyen. Il était hautement recommandé par les autorités militaires de la ville et par l'évêque de Nicolet. Le ministre des Postes l'a destitué, et cette destitution a été le résultat de la bonne mémoire de l'organisateur tory de Nicolet. Cet individu, F. X. Desfossés, avait fait le commerce de boissons enivrantes, et en avait vendu illégalement; et le colonel Bourke, en sa qualité de conseiller municipal, l'avait condamné à l'amende. Cet individu Désfossés avait juré que lorsque les tories arriveraient au pouvoir, ce nommé Bourke serait destitué, et il a été destitué. Or, j'ai ici la déclaration sous serment faite par le colonel Bourke dans laquelle il déclare qu'il n'a jamais pris part à l'élection de 1911, et qu'il ne méritait pas le sort qu'on lui faisait. Mais j'ai quelque chose de plus à ajouter. Le colonel Bourke était hautement recommandé par un ministre de la couronne, le ministre de la Milice, qui écrivit la lettre suivante:

Milice et Défense, Canada,
Cabinet du ministre,
18 juillet 1912.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 10 du courant relativement à votre nomination comme courrier de la poste sur chemins de fer. Je reçois aussi une lettre du colonel Lowther, le secrétaire militaire de Son Altesse Royale, le Gouverneur général.

Je vous inclus une copie d'une lettre que j'ai adressée au ministre des postes, et aussi une copie d'une lettre que j'ai écrite au colonel Lowther, qui s'expliquent d'elles-mêmes. Espérant que cela vous sera agréable.

Voici une lettre écrite par le présent ministre de la Milice au colonel Lowther.

Cher colonel Lowther,

Je reçois votre lettre du 2 juillet, renfermant une communication du colonel Bourke, commandant du 80e régiment de Nicolet, et en réponse, je dois dire qu'il m'a fait grand plaisir d'écrire au ministre des postes, en sa faveur.

En ce qui concerne son entraînement militaire, il est des meilleurs.

Ainsi le secrétaire militaire de Son Altesse Royale, le ministre de la Milice du présent Gouvernement, les autorités religieuses du diocèse de Nicolet et les meilleurs citoyens du comté ont tous prié mon honorable ami de ne pas destituer le vieux soldat qui avait servi Sa Majesté pendant trente ans. Mon honorable ami a cédé à un homme qui avait été condamné à payer une amende parce qu'il avait vendu des bois-

sons enivrantes illégalement, et parce que le colonel Bourke avait fait son devoir comme citoyen fidèle aux lois. Je regrette que mon honorable ami n'ait pas pris ces faits en considération avant de destituer le colonel Bourke. Mon honorable ami est un partisan, je le sais, de la teinte la plus foncée. Il a toujours prêché la tempérance dans sa propre province, et je dois l'en féliciter. Dans le présent cas, je lui demanderais de lire de nouveau les papiers, et de réinstaller le colonel Bourke, qui, est un soldat loyal, un citoyen fidèle aux lois et un ami de la tempérance.

M. MACLEAN (York-sud): J'ai écouté avec le plus grand intérêt ce que mon honorable ami a dit au sujet des colis postaux. Je suis un peu intéressé dans cette affaire et je l'ai étudié de près depuis un bon nombre d'années. Les remarques de l'ex-ministre des Postes prenaient surtout la forme de recommandations, et les recommandations sont quelques fois dangereuses. Si j'ai compris quelque chose à ses remarques au sujet des colis postaux, c'est que la question ne devrait pas être réglée durant la présente session.

C'est peut-être ce qu'il pense, mais quant à moi je pense qu'elle devrait l'être à cette session.

M. LEMIEUX: Certainement, mais par un bill convenable.

M. MACLEAN: Cette question a été devant le Parlement depuis plusieurs années, et a été continuellement remise, il faut croire, comme l'a dit l'honorable député qui vient de reprendre son siège, grâce à l'influence des compagnies de messageries et un bill convenable.

S'il en est ainsi, alors poussons ce bill maintenant. Sous le régime de la loi actuelle il est possible d'étendre la poste aux paquets que nous avons aujourd'hui, ainsi que l'a admis l'honorable monsieur, par un règlement du ministre des Postes, même si nous adoptons ce bill qui légalise la poste aux paquets, durant la présente session, je consens volontiers à le prendre dans sa forme actuelle, et laisser au ministre des Postes le soin de développer un système sous son régime.

Vous pouvez peut-être avoir vu meilleur système sous aucune définition spéciale, et rejeter sur le ministre en exercice la responsabilité de développer et mettre en service un bon système de poste aux paquets. Il n'y a pas de doute que des efforts sont faits non seulement par les compagnies de messageries qui souffriront de ce système, mais par d'autres intéressés dans tout le pays, pour décapiter ce projet. De session en sessionn j'ai observé les nombreux efforts qui se font pour décapiter toute loi tendant à établir un pareil système. J'ai vu présenter à la Chambre de fausses pétitions cencées venir de marchands de pays, et qui étaient certainement imprimées et mise en circulation par les compagnies de messageries. Cela se continuera de session en session tant que ce Parlement le permettra, et tant que des mesures de cette nature seront traités à la fin de la session. Je fais partie de la Chambre depuis maintenant vingt ans, et j'ai remarqué qu'une grande partie de chaque session était prise par la discussion de questions constitutionnelles ou de commerce, au détriment de ce que j'appellerais des question domestiques. Ces questions domestiques doivent être réglées, mais il paraîtrait que nous commençons maintenant l'étude d'une autre grande question constitutionnelle qui peut faire tort à l'étude des questions domestiques dont j'ai parlé et qui sont d'importance suprême.

M. LEMIEUX: Le ministre des Postes n'a pas encore présenté son bill, et lorsqu'il sera expliqué, je définierai ma position. Ce que j'ai dit était basé sur ce que j'ai pu découvrir dans le bill tel qu'il est; je changerai peut-être d'opinion lorsqu'il sera présenté.

M. MACLEAN: J'ai dit que j'avais peur des recommandations de l'honorable monsieur, parce qu'une recommandation de ce genre, lorsque l'honorable député parle au nom de son parti, pourrait persuader au ministre des Postes de laisser tomber sa mesure sur les colis postaux.

Je serais très satisfait d'une sorte de mesure qui aurait l'effet de répandre dans le pays le système de la poste aux paquets. Comme je l'ai dit, mon expérience dans cette Chambre, c'est que la plus grande partie du temps du Parlement est pris par l'étude de questions constitutionnelles et de commerce, au détriment d'importantes affaires d'intérêt domestique qui devraient être réglées. Il paraît toujours y avoir quelque chose qui s'impose au public et à laquelle les politiciens ont recours, et d'une manière quelconque ces questions domestiques sont reléguées à l'arrière-plan. Je sais, comme fait certain, que les chemins de fer de ce pays depuis quarante ans ont retardé la construction et l'agrandissement des canaux de ce pays, et aujourd'hui ils s'efforcent de retarder l'établissement d'un système de poste aux paquets. J'espère que le ministre des Postes poussera cette mesure. Il ne faut en réalité aucune loi pour étendre notre système actuel; on n'a même pas besoin de ce bill. D'après les pouvoirs présentement attribués au ministre des Postes pour les règlements qu'il est autorisé à établir, il peut étendre le système de livraison des paquets de quatrième classe, et de cette façon étendre notre système de poste aux paquets. Mais c'est une mesure non con-

tentieuse; elle adopte simplement le principe et laisse au ministre des Postes l'établissement des taux et la réglementation des autres affaires qui se rattachent au système. Comme le dit mon honorable ami, j'aimerais voir ces choses énoncées dans le bill, mais pour le présent, je serais satisfait du bill tel qu'il est, et je suis convaincu que le peuple de ce pays serait satisfait. On nous l'a promis maintenant, et on l'a explicitement promis cette session. Presque tous les journaux du pays l'attendent; les hommes d'affaires et le peuple l'attend, et aujourd'hui, dans les derniers jours de la session, il y a un doute que nous ne l'aurons pas.

M. LEMIEUX: Ne voulez-vous pas connaître les taux?

M. MACLEAN: J'aimerais les avoir, et je resterai ici pour essayer de les avoir.

M. LEMIEUX: C'est ce que je veux.

M. MACLEAN: Si nous pouvons les connaître, tant mieux. Si l'on nous dit que le ministre des Postes n'est pas en très bonne santé, j'accepterai volontiers le présent bill. Puisque la situation du pays est telle que le Parlement doit passer une grande partie de son temps à résoudre des questions d'importance majeure, des questions constitutionnelles ou des problèmes se rattachant à la défense du pays, je déclare qu'il serait sage qu'il y eut deux sessions chaque année et que l'une fût entièrement consacrée aux questions domestiques. Si la prorogation doit avoir lieu la semaine prochaine, je crois qu'il serait bon d'avoir une session à l'automne afin de régler exclusivement ces questions domestiques concernant les tarifs des chemins de fer, la poste aux colis, et d'autres questions qui intéressent le public qui s'attend à être soulagé. On tarde beaucoup à remédier aux abus en ce pays. Le public veut obtenir des tarifs de messageries moins élevés, mais la commission des chemins de fer ne se rend qu'en partie à ses vœux. Le lendemain de son établissement, la poste aux colis aurait réglé le problème des tarifs des messageries. Elle l'a réglé aux Etats-Unis. Elle a procuré au public dix fois plus d'avantages que lorsque le transport était confié aux messageries; elle a excessivement diminué leurs tarifs et a fait du bien au commerce. Elle ne nuit à personne et elle a fait comprendre à un grand monopole que c'est le peuple qui gouverne aux Etats-Unis. Nous voulons qu'on comprenne que c'est le peuple, et non les compagnies de chemins de fer qui gouverne au Canada, et avec une organisation comme celle des postes, avec un agent dans toutes les villes et les villages, nous avons l'organisme d'une poste aux colis qui viendra en aide à la population, encouragera le commerce et fera comprendre aux chemins de fer qu'ils ne sont pas rois et maîtres en ce pays. J'espère donc et j'ai confiance que le ministre des Postes maintiendra son bill, et s'il est impossible de lui donner plus de précision à la présente session, je consens volontiers à attendre jusqu'à une autre session pour obtenir plus de détails.

Ce que la population canadienne attend aujourd'hui du ministre des Postes—et je l'ai appris dans des entretiens avec mes collègues et par la lecture des journaux—c'est l'établissement d'une poste aux colis, après-demain, demain, ou tout de suite, afin de lui procurer les mêmes avantages que possèdent aujourd'hui les habitants des Etats-Unis et tous les autres pays civilisés du globe.

Pourquoi le Canada serait-il si arriéré? Est-ce parce que les compagnies du chemin de fer ont assez de prestige et d'influence pour retarder une semblable réforme? Le peuple sera porté à le croire. L'ancien ministre des Postes devrait s'unir à moi pour insister auprès de son successeur sur la nécessité de faire adopter ce bill et de le mettre en vigueur à cette session même. Je suis certain qu'il a l'oragnisme d'une poste aux colis agrandie, et que, grâce à l'expérience des Etats-Unis, il ne serait pas difficile d'établir une poste aux colis en moins d'un mois. Le pays s'y attend et l'exigera, et le Gouvernement est tenu de la lui donner.

Je lisais dans un journal de Winnipeg d'avant-hier un article disant que la question des tarifs applicables aux marchandises, question dont la Chambre retarde la solution pour une raison ou une autre et qu'elle laisse à la commission des chemins de fer, prend de plus en plus d'importance. Le journal déclare que, si le Parlement ne s'occupe pas de cette question, elle deviendra plus importante que le tarif et que la loi navale, pour la population de ce pays. Cependant, nous pouvons à peine élever la voix en cette enceinte à cause de l'urgence de questions comme celles de la loi navale et de relations commerciales avec les Etats-Unis que nous avons discutées il y a deux ans. Nous aurons peut-être à étudier demain un grand problème constitutionnel relatif aux prérogatives des différentes branches de la législature. S'il en est ainsi, j'émettrais l'idée que nous devrions avoir deux sessions chaque année, ou partager en deux le temps de la session et en consacrer une partie à la solution de ces questions domestiques.

Le représentant de Rouville a aussi parlé de la télégraphie sans fil. J'ai quelque peu étudié ce sujet. Je ne suis pas très persuadé que la nouvelle compagnie pourra procurer au public des communications à bon marché: je me suis même douté dès le début que les compagnies de télégraphes sous-marins pouvaient être les instigatrices de ce projet.

J'ai des doutes sur l'efficacité de celui-ci, mais je ne doute pas qu'un télégraphe sous-

marin pourrait concurrencer la transmission des dépêches, et je crois que les tarifs pourraient être très bas. Il est incontestable que, s'il existait un télégraphe sous-marin appartenant à l'Etat entre l'Angleterre et le Canada, nous pourrions faire transmettre toutes les dépêches à raison de sept cents par mot, et qu'avant peu le tarif serait de deux cents ou d'un denier par mot.

M. LEMIEUX: Un denier par mot, voilà le cri de ralliement.

M. MACLEAN: Oui, mais cela ne sera pas tant que nous aurons affaire à une compagnie privée.

M. LEMIEUX: Non.

M. MACLEAN: Maïs lorsque l'Etat se chargera de l'entreprise; et j'espère que le ministre nous dira s'il ne continue pas les négociations avec la mère patrie en vue d'établir un réseau de télégraphe sous-marin appartenant à l'Etat. Il suffit d'annoncer que les deux gouvernements ont entamé des pourparlers pour que demain les tarifs soient diminués de moitié. Comme les messageries, les compagnies de télégraphes sous-marins semblent toutes-puissantes. Elles l'ont été en Angleterre pendant vingt ans. Aux Etats-Unis, ces entreprises sont sous la haute main d'un grand monopole qui est plus ou moins affilié aux messageries, ainsi qu'aux compagnies des téléphones Bell. Puisqu'il en est ainsi, je désire qu'un télégraphe sous-marin soit immédiatement établi en ce pays.

Je veux aussi parler du port des journaux. Je me mêle d'un journal, et je suis au courant de la question. J'ai entendu dire qu'on réformerait le service postal applicable aux journaux. Il y a en ce pays des journaux quotidiens qui se vendent environ $1 par année et qui ne rapportent pas 50 cents, tous frais payés. Ces journaux sont expédiés dans tout le pays au détriment des éditeurs qui exigent l'abonnement régulier, et grâce à ce rabais, ils fourmillent partout. C'est l'Etat qui supporte les frais de transport. Cela n'est pas juste. Les journaux n'ont pas droit à plus d'égards que qui que ce soit en ce pays, et si l'on veut inonder le pays de journaux à bon marché par l'intermédiaire de la poste, on devrait en payer le transport, et ne pas le faire payer par le public.

Afin d'obtenir de meilleures facilités postales, que tout le monde profite de la poste rurale, que le transport de ces journaux se fasse à des conditions plus justes et plus équitables pour le public. Il ne devrait pas y avoir de faveurs ni d'égards pour ceux qui se livrent à ces pratiques. Je me rends compte que la session finira bientôt. Je regrette d'apprendre que le ministre des Postes n'est pas en bonne santé, mais je crois que la Chambre lui prêtera volontiers son concours et considérera que ce projet ne donne pas lieu à une polémique, afin de lui permettre de conférer à la population canadienne l'avantage qu'elle réclame, celui de la poste aux colis.

M. NESBITT: Cet après-midi, l'honorable député a vivement sollicité le ministre des Postes de faire adopter à cette session le projet de loi concernant la poste aux colis. Ayant prononcé sa harangue ordinaire du vendredi après-midi, dira-t-il à la Chambre quand il sera de retour?

M. MACLEAN: Je demanderai à l'honorable député au nom de qui il parle?

M. NESBITT: En mon nom. Je reste ici et je travaille, et je ne viens pas une fois tous les quinze jours débiter un discours le vendredi après-midi.

Une VOIX: C'est demain le jour de paye.

M. BOULAY: Je regrette qu'au cours de ses commentaires sur le bureau de poste de Sayabec, le représentant de Rouville ait répété les accusations qu'il a portées à la dernière session. Il a débité la même rengaine. Il a voulu prouver que le ministre des Postes et le député de Rimouski ont mis sur le pavé une foule de libéraux de ce comté. Je dirai ce qui en est, afin de le renseigner. En 1896, j'étais receveur de la poste à Sayabec, et j'avais rempli ces fonctions depuis 1882. J'ai été tout d'abord un cultivateur pauvre, et j'agissais en même temps comme chef de gare. J'ai suivi les progrès du village. Etant à peu près le seul homme instruit du village, où il n'y avait qu'une poignée de colons, je fus prié d'établir un bureau de poste. Je l'ai entrepris et j'ai réussi.

Après que j'eusse été receveur de la poste pendant près de seize ans, que j'eusse touché $10 par année pendant les premières années et que j'eusse maintenu le bureau de poste à perte pendant longtemps, le parti auquel appartient le député de Rouville arriva au pouvoir en 1896, et M. H. Boulay fut la deuxième victime dans le comté de Rimouski. On ne prit pas le temps de tenir une enquête. Je demandai la raison de mon renvoi, parce qu'il était inusité de changer les bureaux de poste lors d'un changement du ministère. La pratique était nouvelle, car, sous le régime conservateur qui dura plus de dix-huit ans, j'ai connu une foule de libéraux qui étaient receveurs de la poste et le parti conservateur n'a jamais eu l'idée de les destituer à cause de leurs convictions politiques.

Il ne m'était donc pas venu à l'idée que le parti qui a obtenu le pouvoir en 1896 serait assez vil pour congédier les pauvres receveurs de la poste. Cependant, deux ou trois semaines après son avènement au pouvoir, un inspecteur des postes

est venu chez moi me dire: "Je veux avoir vos papiers." C'était le premier avis que je recevais; il m'a remis une lettre confirmant la nouvelle. Je lui ai demandé si mon renvoi était motivé. Il m'a répondu: "Non; j'ai des ordres du Gouvernement." Il nous a fallu nous conformer à ces ordres et le bureau de poste a été déménagé dans ce que nous appelons un taudis, en français, un endroit ou un homme respectable ne veut pas aller. Néanmoins, le bureau de poste a été maintenu à cet endroit pendant quinze ans contre nos désirs et malgré de nombreuses plaintes qui furent faites au parti libéral. Celui que le parti libéral à nommé pour tenir ce bureau de poste était un homme qui avait vendu ses convictions politiques, un traître. Il avait été conservateur et était devenu libéral, et parce qu'il était libéral, le parti a maintenu le bureau de poste dans ce lieu sale pendant quinze ans. L'espace manquait à ceux qui attendaient leur courrier. Il fallait parfois attendre plus d'une heure pour l'obtenir.

Le directeur était illettré et pouvait à peine écrire, et les gens étaient obligés d'attendre à la porte lorsqu'il y avait parfois 20, 30 ou 40 degrés de froid. Il y avait à l'intérieur une salle d'attente, mais elle ne pouvait contenir que deux ou trois personnes.

Les gens envoyaient lettres sur lettres au gouvernement libéral pour lui dire que ce n'était pas un endroit convenable pour tenir un bureau de poste, mais ils ne pouvaient obtenir justice; ce n'est qu'à l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel que nous avons pu obtenir un bureau plus convenable. Notre première intention était de remettre dans leurs fonctions les directeurs de la poste qui avaient été destitués par le parti libéral. Notre but n'était pas tant de destituer les fonctionnaires actuels que de réinstaller ceux qui avaient été renvoyés en 1896. Ce n'était que justice, et le Gouvernement n'aurait pas pu faire autrement. Le ministre des Postes ne voulait pas destituer le directeur à Sayabec sans faire une enquête. Il n'y avait pas besoin d'une enquête, parce qu'il était connu comme partisan libéral actif, et en avait donné des preuves dans la dernière élection. Il n'y avait rien qu'il ne put faire pour me combattre; il ne disait même pas la vérité. Il inventait toute sortes de faussetés et faisait tout ce qu'il pouvait pour m'empêcher d'être élu. Il n'y avait donc pas besoin de faire une enquête, et le ministre des Postes pouvait le destituer sans cela, s'il l'eût voulu, mais il accorda une enquête, ce qui prouve qu'il a fait plus qu'il n'était nécessaire. L'honorable député de Rouville est scandalisé parce que j'ai demandé de nommer ma fille comme directrice de ce bureau Je l'ai fait parce qu'il n'y avait pas d'autre endroit propice auprès de la gare de Sayabec.

M. LEMIEUX: L'honorable député se trompe. Je n'ai jamais mentionné le nom de sa fille.

M. BOULAY: Je croyais que l'honorable député faisait allusion à la gare de Sayabec.

M. LEMIEUX: Je parlais de Mlle Hélène Joubert.

M. BOULAY: Je n'étais pas présent lorsque l'honorable député a commencé son discours, et je ne savais pas de qui il avait parlé en premier. Nous laisserons cela de côté, alors. L'honorable député de Rouville en a parlé l'année dernière, mais je ne crois pas avoir donné des explications suffisantes.

M. LEMIEUX: Je ne me rappelle pas que mon honorable ami ait expliqué le cas de Mlle Hélène Joubert, et je voudrais qu'il nous l'expliquât.

M. BOULAY: Au sujet de ma fille, je dirai qu'elle a été nommée parce qu'il n'y avait aux environs de la gare aucune autre personne pouvant remplir cet office.

S'il y avait eu quelqu'un en dehors de chez moi, je lui aurais offert la charge, mais mes voisins étaient des hôteliers et on ne pouvait placer le bureau de poste chez eux, ou les autres voisins n'en voulaient pas, ou encore il n'y avait pas de maison convenable. Tout est bien, cependant, aujourd'hui. Je vais expliquer maintenant le cas de Mlle Hélène Joubert, directrice de la poste à Sayabec.

M. LEMIEUX: Que pensez-vous d'une enquête tenue à deux heures du matin?

M. BOULAY: Mlle Joubert était assez fine pour lire entre les lignes. Elle savait parfaitement que l'on avait écrit par erreur 2 heures a.m. au lieu de p.m. Si l'honorable député de Rouville avait une femme comme elle dans son comté, il saurait quelle politicienne elle est. Depuis qu'elle avait été nommée à ce poste en 1908, elle n'a fait que parler politique tous les jours. Elle en avait aussi toutes les occasions.

Elle tenait un magasin et le bureau de poste, et elle attaquait tous les conservateurs au sujet de politique qui venaient à son magasin ou au bureau de poste. Elle les attaquait du matin jusqu'au soir.

M. LEMIEUX: A-t-elle jamais attaqué mon honorable ami?

M. BOULAY: Oui:

M. LEMIEUX: Qu'a-t-elle dit à son sujet?

M. BOULAY: Elle a dit tout ce qu'elle a pu trouver pour noircir ma réputation. Mlle

Hélène Joubert était la politicienne la plus active de Sayabec en 1908, à tel point que j'ai écrit au directeur général des Postes à Ottawa, avec le résultat que l'on a envoyé un inspecteur de Québec pour lui dire d'avoir à se taire. Elle fut avertie que si elle ne cessait d'attaquer les gens au sujet de politique, qu'on lui enlèverait le bureau de poste. Elle promit de se taire, mais elle n'a jamais tenu sa promesse. Dès le lendemain, c'était la même chose, et je répète qu'il n'y avait pas de politicien plus actif qu'elle dans le village.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami ne nous a pas dit les attaques qu'elle a portées contre l'honorable député de Rimouski; car c'est pour cela qu'elle a été destituée, et le dossier ne le dit pas clairement. Il y est dit qu'elle a parlé contre l'honorable député de Rimouski, et je voudrais savoir ce qu'elle a dit contre lui.

M. BOULAY: Elle a dit tout ce qui pouvait être dit au point de vue politique. Elle recevait le "Soleil" et le "Canada" et répétait aux cultivateurs tous les mensonges que ces journaux publiaient contre moi et contre le parti. Je prendrais trop de temps du comité pour répéter tout ce qu'elle a dit.

M. OLIVER: A-t-elle été destituée parce qu'elle distribuait le "Soleil" et le "Canada."

M. BOULAY: Non.

M. OLIVER: Je croyais avoir compris cela.

M. PELLETIER: Elle ne recevait pas le "Bulletin" d'Edmonton.

M. BOULAY: Le directeur général des Postes a accordé une enquête à mademoiselle Joubert lorsque ce n'était pas nécessaire, car sa conduite était connue de tous, et personne ne s'est plaint qu'elle ait été destituée. J'ai parlé a plusieurs personnes et plusieurs sont venues chez moi pour me dire qu'ils ne voulaient plus aller chercher leurs lettres à ce bureau de poste parce que la directrice les attaquait. Ils préféraient faire adresser leurs lettres à la gare. Il y avait un marchand dont le magasin était voisin du bureau de poste, et qui ne pouvait pas y avoir une seule lettre pour cela. Il ne voulait pas mettre les pieds dans le bureau de poste, et il n'était pas le seul.

Je répète que mademoiselle Hélène Joubert a été destituée après enquête. L'honorable député de Rouville a dit que dans cette enquête elle n'avait pas obtenu justice. Je sais le contraire, parce que j'ai tous les renseignements.

Lorsque l'inspecteur est allé pour faire son enquête, comme mademoiselle Joubert ne se présentait pas, il envoya quelqu'un pour lui demander de vouloir bien venir à l'enquête qu'il allait ouvrir, et lui faisait expliquer que 2 heures a.m. étaient une erreur, qu'il fallait lire 2 heures p.m. Mais on lui avait conseillé de ne pas se présenter à l'enquête, et elle n'y vint pas, car elle savait qu'elle était allée trop loin et qu'elle était incapable de se défendre.

L'inspecteur fit une enquête sérieuse contre des accusations politiques, il y avait des plaintes au sujet de lettres recommandées que avaient été ouvertes. L'accusation fut prouvée, mais elle n'avait pas volé l'argent, qu'elle a remis dans la lettre qu'elle avait ouverte. Dans une autre circonstance elle avait pris l'argent, mais l'avait remis plus tard. C'était suffisant pour justifier son renvoi. M. Rioux a été nommé à sa place. C'est un jeune homme qui ne s'est jamais occupé de politique; c'est un conservateur et un commis.

M. LEMIEUX: Est-il marié?

M. BOULAY: Oui, il est marié; il a des enfants et c'est un homme pauvre. Je puis dire à l'honorable député de Rouville qui critique tant le renvoi de Mlle Joubert, que tout le monde à Sayabec, même les libéraux, sont très satisfaits du changement, et ils craignaient tant Mlle Joubert qu'ils ne voudraient jamais signer une pétition pour lui faire rendre le bureau de poste.

L'honorable député de Rouville semble avoir une faiblesse pour me taquiner au sujet des destitutions dans mon comté. Il a posé différentes questions cette année au sujet des destitutions, et il a peut-être eu plus de renseignements qu'il n'en désirait. On lui a dit que les destitutions par le Gouvernement actuel ne s'élevaient qu'à vingt-deux dans tout le comté. Les réponses lui ont démontré que ceux qui ont été destitués par le Gouvernement actuel n'étaient qu'au nombre de vingt-deux dans tout le comté en plus de ceux qui avaient été renvoyés par l'ancien gouvernement et auxquels le Gouvernement actuel a rendu leur emploi.

Afin d'arriver au nombre de vingt-deux on a dû en chercher un dans le comté de Bonaventure qui avait été renvoyé par le parti libéral avant sa chute du pouvoir. Cela n'en laisse que vingt. Les électeurs de mon comté sont tellement satisfaits de la conduite du parti conservateur et du député de Rimouski, que l'association des employés de l'Intercolonial lui a présenté un magnifique jonc en or en reconnaissance de la manière dont il a rempli son devoir.

M. LEMIEUX: Il devrait le donner à Hélène.

M. BOULAY: C'est une preuve que ma conduite est approuvée par les électeurs du comté de Rimouski.

M. PELLETIER: Je n'ai pas besoin de rien ajouter à ce que vient de dire l'honorable député de Rimouski au sujet de Mlle Joubert. Je crois que les faits qu'il a exposés à la Chambre démontrent clairement qu'elle a été renvoyée pour bonne cause. Son cas était clair; et on ne devrait pas nous reprocher d'avoir agi comme nous avons agi, si l'on doit suivre la règle posée par l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). Mlle Joubert était un véritable agent d'élection tout le long de l'année. En outre l'honorable député de Rimouski a parlé de certains témoignages qui ont été donnés concernant la manière dont elle tenait le bureau de poste.

Bien que l'on ait demandé sa destitution, j'ai considéré qu'il n'était que juste de faire tenir une enquête. L'enquête eut lieu et elle entraîna la destitution de Mlle Joubert.

Je désire ne suivre que dans leurs grandes lignes les remarques du député de Rouville (M. Lemieux) et celles du député de York-sud. D'abord, je dirai au député de Rouville que ceux des employés de mon ministère qui sont présents, prendront demain dans le journal des Débats sa demande de renseignements et qu'ils verront à ce qu'il soit fourni autant de renseignements que nous sommes tenus d'en donner.

Quant à l'augmentation de $1,400,000 qui se trouve dans les crédits, elle est plus apparente que réelle. Le chiffre en est aussi élevé parce que, l'année dernière, une loi fut votée qui autorisait des augmentations qui ont été effectuées le 1er avril 1912; mais il n'avait pas été pourvu à ces augmentations dans les crédits de 1912-1913, et il fallut les faire voter au cours de cette session dans le budget supplémentaire de 1913-1914; le montant s'en élève à $500,000. Ce montant devrait être ajouté à celui de 1912-1913 et il s'en suivrait une réduction correspondante dans le chiffre des augmentations de 1911-1914. De plus, une somme de $300,000 fut payée à des employés, qui, autrefois, étaient classés comme journaliers, mais qui ont été ajoutés, l'année dernière, aux employés permanents et le chapitre des dépenses diverses se trouve allégé d'autant cette année. Cette somme ajoutée aux $500,000, dont je viens de parler, forme un total de $800,000 qui doit être déduit des augmentations de l'année, si l'on désire se rendre compte de ce qu'elles sont réellement. Cette déduction acomplie, l'on constatera que l'augmentation, cette année, n'est que de $636,-187; ce qui la ramène à la proportion normale, due à l'expansion du service. La plus grande partie de l'augmentation est causée par les améliorations apportées au service par la loi votée l'année dernière. La hausse, dans le coût de l'existence, qui s'est produite durant ces quelques dernières années, empêche presque certains de nos employés d'attacher les deux bouts, à la fin de l'année. Quand il s'agit de mes affaires personnelles, je suis d'avis de bien payer ceux qui travaillent bien et le même principe devrait être appliqué aux employés du gouvernement. Je pense que sur ce point les députés de toute nuance seront d'accord avec moi. L'augmentation votée à la dernière session nous a légué une somme de plus de $200,000 et nous avons pris soin, même des employés nommés par la défunte administration, en faisant d'eux des employés permanents. Nous avons rendu leur condition meilleure. Je ne demande pas l'indulgence de la Chambre pour ce que j'ai fait, parce que je crois avoir accompli quelque chose de nécessaire dans l'intérêt du service. Nos meilleurs employés, ceux qui réellement ont les dispositions voulues pour faire de bon ouvrage, nous quittent un par un, afin de trouver ailleurs de meilleures conditions et des plus forts salaires. Ma politique est de garder dans le service nos bons employés. Afin de prouver que je ne regrette rien à cet égard je puis dire—et ceci intéressera particulièrement le député de Cap-Breton-sud (M. Carvell), qui en a parlé hier,—que j'ai l'intention d'élever le salaire des facteurs. C'est une catégorie d'hommes qui peinent dûrement. J'ai l'intention de donner avis de ce bill ce soir et j'espère qu'on ne lui fera pas d'opposition. Il est basé sur le principe qui a justifié l'augmentation des salaires votée l'année dernière. Je me propose de pourvoir dans une certaine mesure par ce bill, aux traitements des courriers convoyeurs. J'essaierai de faire quelque chose pour les autres employés plus tard, ainsi que pour les maîtres de poste. Les revenus du ministère augmentent et je suis d'opinion que nos employés doivent être bien payés.

M. CLARK (Red-Deer): A-t-on attiré l'attention du ministre des Postes sur le montant du salaire minimum payé aux maîtres de poste, dans une grande partie de l'Ouest canadien? Il est actuellement d'environ $35.

M. PELLETIER: C'est un petit montant, et je crois que le pays peut payer davantage. J'ai étudié la question avec mon sous-ministre. Nous pourrons régler ce point sans qu'il soit besoin d'une nouvelle loi. Nous espérons que le service des colis postaux aidera grandement, parce que les maîtres de poste reçoivent un percentage sur la vente des timbres vendus par eux,—percentage qu'ils touchent sur les revenus de leur bureau. Peut-être que nous ferons aussi quelque chose pour élever leur salaire.

Je veux maintenant parler d'une affaire de quelqu'importance, à laquelle les journaux ont porté beaucoup d'intérêt. Il s'agit de la nouvelle machine à vendre les timbres. Je suis content d'avoir l'occasion de

faire cette déclaration devant la Chambre, parce que la chose n'est pas bien comprise. Je ne suis pas responsable de l'achat de cette machine à vendre les timbres. C'est un nouveau-né qui a été déposé sur le palier de ma porte.

M. LEMIEUX: Pas de réclame.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a tort. J'ai ici le contrat. Mon honorable ami va-t-il démentir son propre sous-ministre. J'ai été très surpris de l'entendre déclarer tantôt qu'il ne connaissait rien de cette affaire. Le sous-ministre prétend avoir signé le contrat à la connaissance et avec la pleine approbation du député de Rouville.

M. LEMIEUX: J'ai fait adopter par cette Chambre la législation nécessaire. Je n'ai jamais signé ou autorisé ce contrat de vingt ans.

M. PELLETIER: Ceci est une question de quelqu'importance, qui devra être débattue entre le député de Rouville et le sous-ministre des Postes. Je puis dire, pour ma part, que depuis les vingt mois que je suis en charge de ce ministère, le sous-ministre n'a jamais pris sur lui de signer aucun contrat important, sans m'en parler. Je ne veux pas mettre en doute la parole du député de Rouville, mais je puis dire que le sous-ministre est très surpris de voir son action répudiée en cette affaire. Je n'entrerai pas maintenant sur ce terrain. Mais je dirai au député de Rouville que j'ai été obligé de lutter chaudement, pour tâcher d'échapper aux obligations de ce contrat qui est un mauvais contrat au point de vue de l'intérêt public. Ce contrat a été signé le 20 mai 1911. Mon attention n'y a été attirée que l'automne dernier. Quand je l'ai lu, j'ai été surpris de trouver les conditions qu'il contient. Bien plus, c'est un contrat de vingt ans qui ne s'appuie sur aucun ordre en conseil, qui ne contient aucune marque à la plume, pour en autoriser la signature. J'ai demandé l'opinion du ministère de la Justice sur ce contrat et si cette opinion eût été favorable à une telle détermination, je l'eusse répudié. Mais la réponse du ministre de la Justice exprime l'opinion que nous ne pouvons pas le répudier, sans payer de dommages et que le contrat est valide. J'ai réussi, après des semaines, je pourrais dire des mois, à obtenir des amendements qui le rendent moins opposé aux intérêts publics.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre voudrait-il donner les termes de ce contrat?

M. PELLETIER: En vertu de ce contrat, accordé pendant que le député de Rouville était ministre des Postes,—et que le contrat soit signé par lui ou non, constitutionnellement il en est responsable, —il a été donné un monopole de vingt ans, en vertu duquel elle peut placer là où il lui plaira, dans tout le Dominion, des colonnes pour y mettre en vente des timbres et pour y apposer des réclames.

M. LEMIEUX: L'honorable député veut-il bien lire cet article?

M. PELLETIER: L'article est assez long. J'ai donné le sens général. Je lirai l'article qui a rapport aux réclames puisque c'est celui que l'honorable député semble devoir connaître.

M. LEMIEUX: Aussitôt que possible après la déclaration du premier ministre, j'ai fait une motion demandant la production des documents en cette affaire. J'aimerais que mon honorable ami les produise sans retard. J'ai proposé et fait adopter par le Parlement la loi voulue pour donner à la machine à vendre les timbres, les status d'un bureau de poste. Je l'ai fait pour la raison que j'ai donnée alors,— que dans les camps, les hôtels et dans beaucoup d'endroits publics, ou l'on ne peut autrement se pourvoir de timbres, les jours comme le dimanche, la boîte serait utile au public, sous ce rapport. Mais un contrat de vingt ans permettant de placer partout des boîtes sur des colonnes avec des réclames,—je n'hésite pas à dire que je n'ai jamais accordé de pareil contrat.

M. PELLETIER: Je crois que l'honorable député ferait bien de s'arrêter un instant avant d'insister davantage sur ce point. Parce qu'il se trompe certainement. Je ne cherche pas à être désagréable dans cette affaire; je ne désire pas être injuste. Mais je suggère à l'honorable député de lire les Débats de 1911, ainsi que la loi qu'il a fait passer et qui concerne ce contrat. . .

M. LEMIEUX: Non.

M. PELLETIER: Oh! oui. Cela ne sert à rien de nier.

M. LEMIEUX: J'ai lu cela en Chambre.

M. PELLETIER: Oui, mais si l'honorable député,—je ne veux pas aller trop loin, je ne désire pas être injuste, dans cette discussion . . .

M. LEMIEUX: L'honorable ministre peut aller aussi loin qu'il voudra. Il ne trouvera rien de mal en cette affaire.

M. PELLETIER: Même au sujet du député de Rouville. Je veux être juste dans cette discussion; et je lui rappellerai ceci: Qu'il y a deux ou trois semaines il cita un discours prononcé par lui-même, dans lequel il disait avoir présenté un bill en 1911, pour prolonger le temps pendant lequel le droit pourrait être accordé de vendre des timbres, justement afin de pouvoir passer ce contrat.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre cite de mémoire.

M. PELLETIER: Je l'admets, mais lorsque je citerai le texte de ses paroles—si nous devons en venir à cette extrémité—le député de Rouville trouvera que ma mémoire est assez bonne. J'espère que mon honorable ami n'exigera pas que nous suivions la procédure de rigueur et que nous allions demander des copies vérifiées au Sécrétaire d'Etat, mais j'ai ici une copie additionnelle du contrat et des amendements que j'ai réussi à obtenir. J'ai apporté cette copie dans le but de la déposer sur la table, afin que l'honorable député puisse la lire. La clause en question se lit ainsi:

Toutes les autres parties ou compartiments de machine automatique, y compris tout autre mécanisme ou compartiment pour la vente ou la réclame, sera sous le contrôle exclusif de, et pour l'usage et le bénéfice exclusif du licencié ou sous-locataire, ou licensié ou porteur de la license de tout de partie de la license ci-dessus.

M. LEMIEUX: Quel est cet article?

M. PELLETIER: C'est l'article 10. J'ai lu dans les journaux que le ministre des Postes était en train de commettre une faute et je veux que les journaux sachent que j'ai trouvé ce contrat à mon arrivée à la direction du ministère et que j'ai tenté de le faire amender et que j'ai réussi sur un grand nombre de points; mais que, quant à la partie qui concerne la réclame. les porteurs du contrat n'ont voulu admettre d'altération, parce que, ont-ils prétendu, c'est de ce privilège qu'ils espèrent tirer leurs bénéfices.

M. NESBITT: Que voulez-vous dire par là?

M. PELLETIER: Il s'agit d'une boîte ou colonne pour recevoir les lettres, et munie d'un système automatique pour la vente des timbres-poste. Au sommet se trouve un tambour rotatif éclairé pendant la nuit à l'électricité et destiné à étaler des annonces.

M. NESBITT: Où doivent être placées ces colonnes?

M. PELLETIER: D'après ce contrat, Mlle Fawns a le droit d'en placer une à la porte de mon honorable ami. J'ai fini par obtenir un amendement en vertu duquel ces gens là n'auront pas le droit de placer une de ces colonnes à la porte d'une église ou de toute autre place qu'il leur plaira. Ce contrat reconnaît à la partie concernée le droit, au nom de Sa Majesté, de placer ces colonnes où bon lui semblera. J'ai réussi à obtenir un amendement aux termes duquel l'emplacement de ces colonnes doit être approuvé par le ministre des Postes.

M. MACLEAN (York-sud): Ces annonces doivent-elles être soumises à quelque censure?

M. PELLETIER: Non.

M. PROULX: L'autorité des conseils municipaux ne s'étend-elle pas à tout ce qui conserve leurs rues et leurs grandes routes?

M. PELLETIER: Le ministre des Postes, au nom de Sa Majesté, a le droit de placer des boîtes-colonnes où bon lui semblera. Ce pouvoir a été transmis à cette personne, et elle a le droit de choisir l'emplacement de ces boîtes.

M. NESBITT: Etes-vous tenu de payer quelque chose pour ces machines?

M. PELLETIER: Non, elles appartiennent à la personne en question.

M. NESBITT: Fonctionnent-elles bien?

M. PELLETIER: Oui, comme mécanisme, c'est une invention de première classe. On l'emploie en France, en Angleterre et en Australie. Je suis certain que mon honorable ami reconnaîtra maintenant son contrat.

M. LEMIEUX: Je reconnais la mesure législative que j'ai fait admettre dans nos statuts, mais ce contrat n'est point à moi.

M. PELLETIER: Je dirai seulement ceci, c'est que si un sous-ministre avait signé un tel document sans mon autorisation, je n'aurais pas confiance en lui cinq minutes de plus. Je suis convaincu que le sous-ministre a joui de la confiance de tous les ministres sous lesquels il a été placé. Il s'agit ici d'un contrat que pas un seul sous-ministre n'eût osé signer sans le soumettre d'abord à son chef. Il y avait dans ce contrat une clause en vertu de laquelle, pendant une période de vingt ans et même après l'expiration du brevet, le ministère n'avait pas le droit d'employer aucune autre machine analogue. Cela constituait un monopole absolu pendant vingt ans, et j'ai réussi à amender le contrat de manière à stipuler que nous aurons le droit d'employer une meilleure machine si nous le jugeons opportun. Ce contrat contenait une autre clause des plus étranges. Cette personne avait le droit de transmettre ce contrat à qui bon lui semblerait et le ministre des Postes étaient obligé d'accepter ce mandataire. Cette clause nous exposait à nous trouver en face de gens insolvables ou de maîtres-chanteurs. Nous avons réussi à amender le contrat de manière qu'aucun transfert ne puisse avoir lieu sans le consentement du ministre des Postes.

En réponse à l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham), je puis ajouter que cette personne recevra 2 p. 100 sur la vente des timbres-poste. Mlle

Fawns a transféré ses droits à une autre compagnie avec laquelle nous devons nous arranger de notre mieux.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami sait-il le nom de cette compagnie?

M. PELLETIER: Il me souvient qu'il y est question d'un M. Osler, d'un M. Pierce et d'un M. Aemelius Jarvis, de Toronto.

M. BURNHAM: Qu'est-ce que le ministère en retire?

M. PELLETIER: Le ministère n'en retire pas grand'chose. On ne saurait nier cependant que ces appareils automatiques n'accélèrent considérablement la vente et la circulation des timbres-poste. Ils possèdent un compartiment qui contient des petits cahiers de douze timbres de 2 centins. Comme le sais mon honorable ami, plusieurs de ces timbres, ainsi que les billets de tramway et autres de même nature, se perdent ou se détruisent, et on ne saurait douter que le gouvernement n'y trouve son profit.

Je dois reconnaître que l'usage de cette invention place les timbres à la disposition du public d'une manière fort commode. Ce que je condamne dans ce contrat, c'est qu'il soit fait pour une si longue période. On y lit que, si, au bout de dix ans le contrat avait été substantiellement rempli—remarquez le mot "substantiellement"—il continuerait automatiquement pour une autre période de dix ans, de sorte que c'est un contrat de vingt ans. Les honorables députés qui appartiennent au barreau peuvent juger combien élastique peut être la signification du mot substantiellement.

M. LEMIEUX: La première clause du contrat se lit ainsi:

Le ministre des postes, par les présentes, accorde à la partie contractante une autorisation générale de vendre, au moyen d'appariels automatiques des timbres-poste, des cartes postales, des enveloppes affranchies et autres articles de bureaux de poste spécifiés de temps en temps par le ministre des Postes, cette autorisation devant être valable pour une période de dix ans à compter de la présente date, et si ce contrat a été substantiellement rempli, pour une seconde période de dix autres années sans autre entente, et à l'expiration desdites périodes ci-dessus, l'autorisation sera renouvelée pour des périodes ultérieures et successives de dix ans chacune, à moins et jusqu'à ce que l'une des parties, six mois avant la date d'expiration d'une de ces périodes quelconque n'avise l'autre partie de son intention de mettre fin à ce contrat.

Ainsi, il s'agit ici d'un contrat de dix ans, et si, six mois avant l'expiration de la période de dix ans, le ministre des Postes ou le sous-ministre donne avis qu'il entend y mettre fin, il n'y aura point de période subséquente de dix ans. On ne peut dire que ce soit là un contrat de vingt années.

M. PELLETIER: J'étais de cet avis, la première fois que j'ai jeté un coup d'œil sur ce document, mais en le lisant attentivement vous verrez que les six mois d'avis s'appliquent à la période subséquente après les deux premiers dix ans. Vous verrez que cela y est clairement spécifié:

Cette autorisation devant être valable pour une période de dix ans à compter de la présente date.

Voilà bien dix années complètes.

Et si ce contrat a été substantiellement rempli, pour une seconde période de dix autres années sans autre entente.

Cela fait vingt ans.

M. LEMIEUX: Non, il faut lire la clause dans son entier.

M. PELLETIER (lisant):

Et à l'expiration desdites périodes...

M. LEMIEUX: Tous les dix ans en donnant un avis de six mois.

M. PELLETIER: Attendez et vous allez voir. La clause pourvoit à une première période de dix ans et une autre clause pourvoit à une seconde période de dix ans.

Et à l'expiration desdites périodes...

M. LEMIEUX: Quelle est l'opinion du sous-ministre des Postes? Croit-il que ce soit un contrat pour dix ans ou pour vingt ans?

M. PELLETIER: Le sous-ministre des Postes n'a aucune responsabilité devant cette Chambre.

M. LEMIEUX: Vous pourriez lui demander son opinion.

M. PELLETIER: Le chef du département au moment de la signature du contrat en est responsable devant cette Chambre et l'on ne saurait s'en prendre aux employés de l'administration et essayer de faire peser sur eux une responsabilité qui n'incombe qu'au chef du département.

Et à l'expiration desdites périodes ci-dessus, l'autorisation sera renouvelée pour des périodes ultérieures et successives de dix ans chacune, à moins et jusqu'à ce que l'une des parties, six mois avant la date d'expiration d'une de ces périodes quelconque, n'avise l'autre partie de son intention de mettre fin à ce contrat.

Le fait que le mot période est au pluriel ne confère le droit de donner avis qu'après vingt ans.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre a-t-il demandé sur le point l'opinion du ministre de la Justice?

M. PELLETIER: Oui.

M. LEMIEUX: Voulez-vous en donner lecture?

M. PELLETIER: L'opinion du ministère de la Justice est assez longue, mais la voici:

Ottawa, le 16 mars 1913.

Cher monsieur Pelletier:

Le ministre de la Justice m'a demandé de répondre à la lettre que vous lui avez adressée le 10 février dernier, concernant le contrat passé entre votre département et Mlle Fawns. Il est assez difficile de vous dire mon opinion sur ce document, vu la grande difficulté que je trouve à m'assurer de la signification et de l'intention du contrat et il faut se former une opinion sur ce point avant d'aborder la question de la validité dudit contrat.

Ayant apporté à l'étude de ce document toute l'attention dont je suis capable, il m'est impossible d'y trouver une cause sérieuse de résiliation, bien qu'il contienne certains points dont il serait difficile, je crois de soutenir la légalité. Je signalerai, par exemple, l'article 11 par lequel le ministère des Postes est tenu d'émettre un permis de vente de timbres-poste à toute personne désignée par la partie contractante. Cela semble une disposition peu convenable lorsqu'il s'agit d'un ministère du gouvernement, et cette disposition paraît être opposée à l'intérêt public. Considérant le tout dans son ensemble, je pense que, dans l'opinion du gouvernement, il n'est point désirable que ce contrat soit maintenu par votre département, et que la meilleure manière pour vous d'agir en cette affaire serait de donner avis à la partie contractante que vous n'entendez point continuer ce contrat, lui laissant le soin de prendre les mesures qu'elle jugera à propos. Je doute qu'il puisse résulter rien de grave d'une telle mesure. Il me semble que si la partie contractante intentait une poursuite pour violation de contrat, elle trouverait bien difficile d'établir qu'il en est résulté pour elle des dommages considérables. Une partie considérable des profits anticipés provenant de ces appareils dépendrait de leur efficacité comme système de vente et d'annonce, efficacité basée sur des nations fantaisistes, et j'avoue que je ne puis voir aucune excuse pour avoir ainsi mêlé les affaires postales à des projets qui n'y ont aucun rapport.

Naturellement il y aurait plusieurs défenses ou moyens de justification d'une validité plus ou moins douteuse que nous pourrions opposer au besoin, à toute action intentée sur le contrat, mais il est inutile de vous ennuyer de tous ces détails pour le moment.

Je vous renvoie la copie du contrat transmise sous votre pli.

Bien à vous,

E. L. Newcombe.

En somme, il semble croire que ce contrat nous lie obligatoirement. Il ne voit pas comment nous pourrions le répudier.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il n'affirme pas que ce contrat embrasse une période de vingt ans; il ne s'occupe pas de cet aspect de la question.

M. PELLETIER: Pas un seul avocat, à moins qu'il ne s'inspire de motifs d'ordre politique, ne niera qu'il s'agit ici d'un contrat de vingt ans de durée.

M. LEMIEUX: Ce n'est nullement un contrat de vingt ans.

M. PELLETIER: L'honorable député est sans doute bien aise de pouvoir au moins dire cela.

M. LEMIEUX: Peu m'importe personnellement; seulement, je comprends le but visé par le ministre en donnant cet avis au premier ministre; il veut faire croire que nous avons fait un marché pour vingt ans, alors que le premier article du contrat dit tout le contraire.

M. PELLETIER: Il ne dit nullement le contraire.

M. LEMIEUX: Il dit le contraire.

M. PELLETIER: Quoi qu'il en soit, en supposant que l'honorable député ait raison, ce serait encore un marché de dix ans, au moins; sans décret du conseil ou aucune autre autorisation, l'honorable député a donné pour dix ans à cette dame le droit d'administrer, pour ainsi dire, un service du département des Postes. Voilà qui suffit. Je puis m'en tenir là.

M. MURPHY: Les concessionnaires forment-ils une compagnie jouissant de la personnalité civile?

M. PELLETIER: Oui, c'est une compagnie autorisée législativement et elle affirme avoir déjà dépensé trois à quatre cent mille dollars dans ce but et elle nous dit: Comment! vous voulez répudier ce contrat, maintenant que nous avons fait pareille dépense!

Voilà dans quelle position nous nous trouvons.

M. BURNHAM: Outre les droits énormes que cette compagnie possède relativement à la publicité, droits de la plus haute valeur, n'est-il pas vrai qu'elle touche deux p. 100 sur les ventes? En est-il ainsi?

M. PELLETIER: C'est pour la vente des timbres-poste.

M. BURNHAM: Pourquoi leur accorde-t-on cet énorme bénéfice de deux p. 100, outre le droit de publicité et d'installer partout des boîtes-bornes?

M. PELLETIER: Je n'ai pas mission ici de défendre le contrat.

M. MACDONALD: Quel est le nom de la compagnie qui détient aujourd'hui le contrat?

M. LEMIEUX: La compagnie de vente de timbres-poste du Dominion (à responsabilité limitée).

M. MACDONALD: Constituée en corporation par lettres patentes obtenues de ce Gouvernement?

M. PELLETIER: Je crois qu'elle a obtenu une charte d'Ontario.

M. LEMIEUX: Quand cette compagnie s'est-elle formée?

M. PELLETIER: Je l'ignore. Je le répète, c'est une enfant nouveau-né que j'ai trouvé sur le pas de ma porte.

M. LEMIEUX: L'enfant nouveau-né que vous avez trouvé est un contrat signé par le sous-ministre des Postes avec Katrine Ellen Fawns. Le ministre a modifié le contrat. Le contrat ainsi modifié porte la signature de l'honorable L. Pelletier en date du 22 mai, et voici un autre contrat intervenu entre le ministre des Postes et la compagnie de vente de timbres-poste du Dominion (à responsabilité limitée). Ce n'est pas le même enfant; c'est la progéniture de mon honorable ami.

M. PELLETIER: Nullement. Je prierais le député de Rouville de garder chez lui sa propre progéniture. J'ai trouvé le contrat. En vertu des stipulations du contrat passé par l'honorable député, l'entreprise avait été cédée à la compagnie en question, et qu'y pouvais-je faire? Une clause du contrat signé par l'honorable député autorisait cette dame à transférer l'entreprise à qui elle voudrait. Ce n'est donc pas mon enfant.

M. LEMIEUX: Je sais que l'enfant, le contrat passé par le ministre, porte la signature de plusieurs excellents tories de Toronto.

M. PELLETIER: C'est possible et j'ajoute que ces excellents tories de Toronto ont fait l'impossibilité pour empêcher toute modification du contrat passé par l'honorable député; mais j'ai combattu cette tentation des mois durant, afin d'obtenir les amendements dont cette Chambre est maintenant saisie et j'ai réussi dans une large mesure.

M. MACDONALD: Quel est le fonctionnaire qui a signé le contrat passé avec la compagnie, j'entends le deuxième contrat?

M. LEMIEUX: Le deuxième contrat est signé par l'honorable L. P. Pelletier et la compagnie de vente de timbres-poste du Dominion (à responsabilité limitée), dont le président est George C. Lovey et le secrétaire, James E. Taylor. Je serais bien aise que le ministre me désignât les membres de la compagnie. Il vient d'en mentionner quelques-uns.

M. PELLETIER: Je le ferai volontiers.

M. SINCLAIR: En outre, la date de l'autorisation de la compagnie.

M. MURPHY: Quelle est la date de la législation du contrat?

M. PELLETIER: Le 20 mai 1911.

M. LEMIEUX: Le 22 mai 1913, précisément ces jours derniers.

M. PELLETIER: Je ne veux pas que l'honorable député induise cette Chambre en erreur. Ce qu'il lit maintenant. . .

M. LEMIEUX: Ce contrat-ci est en date du 22 mai 1913.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. LEMIEUX: Le contrat vient d'être signé. C'est un nouveau bébé.

M. PELLETIER: Ce que l'honorable député cite maintenant est la date, non pas du contrat, mais des amendements que j'ai réussi à obtenir. Il ne réussira pas à détourner l'attention de ce contrat-là. La date du contrat est le 20 mai 1911, alors que l'honorable Rodolphe Lemieux était le ministre des Postes du Canada.

M. LEMIEUX: Je n'ai pas signé ce contrat; mais le ministre en a signé un, ces jours derniers.

M. PELLETIER: J'espère que je ne serai pas assez longtemps titulaire de ce portefeuille pour répudier la signature des excellents fonctionnaires du ministère.

M. LEMIEUX: Il est certain que vous ne détiendrez pas bien longtemps ce portefeuille.

M. PELLETIER: Je suis assez viril pour accepter constitutionnellement la responsabilité des actes des fonctionnaires ministériels.

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

Reprise de la séance

DISCUSSION DU BILL DE LA COMPAGNIE DE PONTS VAN BUREN.

Le Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 223), présenté par M. Carvell, tendant à transférer à la compagnie de ponts Van Buren les droits de la charte de la compagnie de chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, pour la construction et l'entretien d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean.

(Présidence de monsieur l'Orateur suppléant.)

M. MICHAUD: J'ai reçu des citoyens de Saint-Léonard, où doit se construire ce pont, un message ainsi conçu:

Saint-Léonard (N.-B.), 27 mai 1913.

Prêtez votre cordial appui à la construction d'un point ici, pourvu qu'il soit bien compris que la gare et le terminus de l'Intercolonial demeurent au village de Saint-Léonard, sur leur emplacement actuel.

L'autre jour, j'ai soumis au comité des chemins de fer un amendement qui a été rejeté. L'amendement était ainsi conçu:

Nulle disposition contenue dans le présent bill ne doit donner à l'Intercolonial le droit d'enlever ses têtes de ligne de leur emplacement actuel au village de Saint-Léonard, ni d'en enlever les bâtiments de la ligne.

Il est regrettable que cet amendement n'ai pas été adopté. Le président le déclara hors d'ordre, et je suppose que le même sort lui serait réservé, si je le présentais maintenant. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) m'a déclaré positivement que la construction de ce pont est impossible, sans la sanction de l'exécutif et eu égard à ce que le ministre m'a déclaré, je suis convaincu que la compagnie ne saurait commencer la construction du pont, avant d'avoir été en lieu de protéger les citoyens de Saint-Léonard dans la jouissance de leurs droits. Le ministre m'en a donné l'assurance et s'il était ici, je serais bien aise de l'entendre répéter ce qu'il m'a dit l'autre jour. Eu égard à ce que m'a dit le ministre, je ne m'opposerai pas à l'adoption du bill.

M. GAUVREAU: Quelle raison le président a-t-il invoqué pour déclarer votre amendement hors d'ordre?

M. MICHAUD: La raison qu'il a donnée, c'est qu'il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt provincial. Il est construit sous l'autorité des lois provinciales et par conséquent, nous ne saurions apporter d'amendement au bill, parce que ce serait un empiètement sur les libertés provinciales. Telle est la décision rendue par le président du comité des chemins de fer.

M. LANCASTER: Je ne blâme nullement l'honorable député (M. Michaud) d'affirmer que le président du comité des chemins de fer a déclaré son amendement inacceptable; car, en dernière analyse, c'est à cela que se résume sa décision. Je lui ai conseillé de ne pas présenter son amendement, car il serait inconstitutionnel. Le chemin de fer dont il s'agit ici est d'intérêt provincial et il serait impossible de légiférer ici au sujet d'un chemin de fer soumis à la juridiction provinciale. Il n'est nullement soumis à la juridiction de ce Parlement et force m'a été d'avertir l'honorable député que son amendement serait hors d'ordre en ce sens que l'insertion d'une disposition législative dans une loi fédérale n'aurait aucun effet à l'égard d'un chemin de fer sous la juridiction provinciale. L'honorable député, si je ne me trompe, ne tient pas à présenter son amendement?

M. MICHAUD: J'y tiens.

M. le PRESIDENT: Tout amendement provincial à un bill d'intérêt privé demande un jour d'avis.

Sur l'article 1er (interprétation).

M. LANCASTER: Ce bill est un peu spécial et il serait juste pour le comité que j'en dise un mot ou deux, parce qu'il serait mieux compris avec quelques mots d'explication. Ce pont sur un cours d'eau international doit être une entreprise à l'avantage général du Canada, c'est-à-dire qu'aucune autre autorité que le Parlement ne peut légiférer pour accorder le droit de le construire. Ce n'est que le pont et les approches nécessaires qui sont compris dans le bill. On a donc pensé qu'il était sage, après une longue discussion au comité d'exprimer clairement que le droit de reprendre le pont à la compagnie qui n'a pas pu le construire, devait tomber sous l'application de la loi des chemins de fer. Le comité a décidé à l'unanimité qu'il était nécessaire d'introduire cette déclaration expresse pour qu'il soit bien clair que l'entreprise était internationale, elle devait être placée en ce qui regarde le Canada sous la juridiction de la commission des chemins de fer, et d'une façon générale sous celle du Parlement et du Gouvernement. Nous avons inséré au commencement de l'article 1, les mots "sauf l'application des dispositions de la loi des chemins de fer" et laissé l'article tel qu'il était dans le bill, excepté que vers la fin, après le mot "peut" dans la huitième ligne, nous avons ajouté "soumis comme il est dit plus haut", biffant les mots "de la manière prescrite par et sauf les dispositions de la loi des chemins de fer" parce qu'il pourrait y avoir une confusion quant à l'application de la loi des chemins de fer. Nous voulions que la loi des chemins de fer s'applique à toute entreprise et nous avons biffé les mots qui s'y trouvaient et nous les avons inséré au commencement de l'article, comme je l'ai dit.

Sur l'article 2, paragraphe 2.

M. LANCASTER: Nous avons inséré comme article nouveau, l'article type relatif au contrôle municipal des grandes routes, car il est possible que ce nouveau pont et ses approches pourraient empiéter, très peu probablement, mais enfin en quelque chose sur les grandes routes dans cette région de la province du Nouveau-Brunswick.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (pouvoirs de construction, etc.).

M. LANCASTER: L'article 3 est le même que l'article 2 du bill primitif.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du bill qui est lu pour la troisième fois et adopté.

3e LECTURE DU BILL DE LA POINTE-AUX-TREMBLES TERMINAL RAILWAY CO.

La Chambre discute en comité le bill (n° 228) tendant à former en corporation la Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., présenté par M. Barker. (L'Orateur suppléant préside.)

M. LANCASTER: Je dois dire au comité que nous avons eu des doutes si nous devions autoriser cette compagnie avec une charte fédérale. Le comité des chemins de fer a été peu nombreux cette semaine, à peine s'il y avait un quorum.

Il s'agit d'un petit chemin de fer de la ville de Montréal. Ce bill a été adopté par le Sénat, et en conséquence, à première vue, il devait être considéré comme un bill régulier. Il a semblé à quelques membres du comité que ce ne devait pas être une question soustraite à la juridiction de la province. et qu'il n'y avait pas de preuve pour dire que cette entreprise était dans l'intérêt général du Canada. A cette date avancée de la session et en tenant compte que le Sénat avait examiné le bill et qu'il devait être considéré favorablement, le comité des chemins de fer n'a pas voulu prendre la responsabilité de rejeter le bill. De sorte que nous n'avons pas décidé si oui ou non cette compagnie aurait une charte fédérale, mais nous avons laissé à la Chambre elle-même le soin de décider la question.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL RELATIF AUX BREVETS D'OTTO BARNETT.

La Chambre siège en comité pour étudier le bill (n° 230) relatif à certains brevets d'Otto Barnett, présenté par M. Kyte. (L'Orateur suppléant préside.)

M. CARROLL: En l'absence de l'honorable député de Richmond 'M. Kyte), les documents relatifs à cette mesure m'ont été confiés. D'après le bill, la personne intéressée a le droit de payer des honoraires qui ont été négligés par une erreur des gens chargés de l'affaire. L'article breveté est manufacturé au Canada et se trouve en vente au Canada. Aucuns droits ne seront lésés par l'adoption de ce bill. J'ai ici un affidavit de M. Otto Barnett, qui est propriétaire du brevet actuellement. Il déclare qu'il possède le brevet en question, qu'il a par oubli négligé de payer les droits, que le brevet a été exploité continuellement au Canada sans que jamais il ait été question de l'abandonner. Ce document est assermenté par un notaire de l'Etat de New-York.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE.

De divers projets de loi après délibération sommaire en comité général:

Bill n° 217, présenté par M. McKay, pour incorporer la Canadian Northwestern Railway Co.

Bill n° 218, présenté par M. Macdonell, relativement à l'Empire Life Insurance Company of Canada.

Bill n° 227, présenté par M. Macdonell, relativement à la Western Canada Accident and Guarantee Insurance Co.

Bill n° 224, présenté par M. Turriff, relatif à la Western Trust Co.

Bill n° 225, présenté par M. Meighen, relatif à la Great West Permanent Loan Company.

Bill n° 226, présenté par M. Meighen, et relatif à l'Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co.

Bill n° 214, présenté par M. Knowles, relatif à la Hudson Bay Insurance Company.

Bill n° 219, présenté par sir Ed. Osler, relatif à la Casualty Company of Canada.

Bill n° 215, présenté par M. Proulx, pour incorporer la Roman Catholic Episcopal Corporation of Mackenzie.

Bill n° 216, présenté par M. Macdonell, pour incorporer la Ruthenian Greek Catholic Episcopal Corporation of Mackenzie.

EMBRANCHEMENTS DU CANADIAN-NORTHERN.

L'ordre du jour appelle la prise en considération du message du Sénat insistant sur l'adoption des amendements introduits au bill (n° 97) relatif aux embranchements du Canadian-Northern, présenté par M. Sharpe (Lisgar).

M. LANCASTER: En suspens.

M. NESBITT: Y a-t-il un moyen pour que le président du comité des chemins de fer puisse faire en sorte avec le Sénat pour que le bill soit adopté. Jai entendu parler d'une conférence des représentants des deux Chambres pour discuter le bill. Je sais que le Canadian-Northern voudrait que le bill soit adopté, car un des embranchements est déjà commencé. Je ne doute pas que la population de l'Ouest ne soit disposée à aider toute ligne qui voudrait construire des embranchements. Y a-t-il un moyen de s'entendre?

M. LANCASTER: Autant que je puis m'en rendre compte, il n'y a pas d'espoir. Ce bill, tel qu'il a été préparé par les promoteurs, était dans la forme régulière, la forme clichée, celle qui a donné lieu à des interprétations de la part des tribunaux.

L'amendement proposé par le Sénat fait un grand changement dans la loi. Je veux

m'efforcer de parler respectueusement, mais ils ont un nouveau système compliqué de faire une loi qui dans mon humble opinion, comme avocat, donne lieu à quelque doute sur l'interprétation que pourrait donner les tribunaux. Le 25 avril, la question a été discutée et nous avons admis à l'unanimité que nous devions nous en tenir au bill et repousser les amendements. Le Sénat ne trouve pas qu'il change la législation, mais il préfère que ce soit dit ainsi. C'est une façon très compliquée qui change le vrai sens du bill. L'amendement du Sénat ne dit pas quand sera achevé un des embranchements déjà commencé. il fixe une nouvelle date pour commencer les autres lignes, mais il ne le décrit pas aussi bien que nous le faisons dans notre bill relativement aux chartes particulières.

Je prétends que le Sénat, dans sa réponse très compliquée, insiste sur l'adoption de ses amendements par la Chambre, mais il admet qu'un autre amendement sera nécessaire pour nous ramener au point où nous avons commencé sur notre législation simple et ordinaire. Quitte à me faire censurer par la Chambre pour manque de dignité, je suis allé au Sénat et j'ai essayé de raisonner avec ces messieurs pour qu'ils n'envoient pas ce rapport à la Chambre, mais qu'ils acceptent notre suggestion et qu'ils ne nous fassent pas parvenir un message insistant sur un amendement de ce genre en présence de notre texte clair que je lirai encore à la Chambre. Il est vrai que c'est moi qui ai fait la rédaction, mais la Chambre a adopté à l'unanimité le message suivant:

L'amendement fait par le Sénat au bill n° 97, la loi relative à la compagnie des embranchements du Canadian-Northern a été pris en considération.

Et ledit amendement étant lu une deuxième fois;

M. Lancaster propose,—Que cette Chambre n'agrée pas ledit amendement pour les raisons suivantes:—

(a) Le dit amendemnt ne décrit pas suffisamment les lignes de chemin de fer qui y sont mentionnées, et est de nature à créer la confusion quant à leurs différents parcours.

(b) Ledit amendement ne fixe pas de limite de temps pour la fin de la construction de la première ligne de chemin de fer spécifiée dans l'article 8 du chapitre 56 des lois de 1911 autorisée par le paragraphe (a) de cet article.

Notre bill est si court, est à un tel mérite par son texte facile à comprendre, que je le lirai de nouveau:

La "Canadian Northern Branch Lines Company" peut commencer la construction de ses lignes de chemin de fer mentionnées à l'article 8 du chapitre 56 des lois de 1911. . .

Je ne vois pas quelle meilleure description l'on pourrait donner.

. . .excepté la première ligne qui est déjà commencée, dans les deux ans à compter de la présente loi.

M. LANCASTER.

Ceci est conforme aux dispositions bien connues de la loi des chemins de fer. La réponse du Sénat est devant la Chambre et cette réponse, très longue et redigée dans un style assez vague, cherche à nous convaincre que l'amendement proposé obtiendra le même résultat, en laissant entendre cependant, que si nous ne sommes pas de cet avis, nous pouvons de nouveau amender le bill en conséquence. La vie est très courte pour que le président du comité et la Chambre s'attardent à des arguments de cette nature, d'autant plus qu'ils se résument à dire: si notre amendement ne vous plaît pas, vous pouvez en adopter un autre. Dans les conversations officieuses que nous avons eues, on m'a aussi laissé entendre que le Sénat insisterait pour maintenir l'amendement proposé par son comité des chemins de fer.

Il est regrettable pour la compagnie et, probablement aussi pour le public, que ce bill ne puisse pas être adopté durant cette session. La Chambre des communes a adopté le bill en la manière ordinaire, mais l'autre Chambre, tout en admettant que c'est un bill ordinaire, qu'il ne contient rien d'exceptionnel, impose un amendement inutile et nous demande d'en faire l'expérience pendant un an. Si je parle ainsi, c'est parce que je suis convaincu que je devais cela à la Chambre. Je ne vois pas l'utilité d'une conférence. Si j'en faisais partie, je ne cèderais certainement pas. Ce que nous avons fait a été fait régulièrement et le bill exprime exactement ce que nous entendons tous deux lui faire exprimer. C'est au Sénat à céder et puisqu'il déclare qu'il ne cèdera pas, il ne reste plus qu'à réserver le bill pour la prochaine session.

M. DOUGLAS: Quelle sera la position de la compagnie quant à la partie du chemin où les terrassements sont commencés.

M. LANCASTER: La compagnie ne souffrira pas sous ce rapport, car ce bill n'étant pas adopté, les lois antérieures restent en vigueur et il reste encore trois ans à la compagnie pour compléter les travaux. Cette ligne sera alors très avancée, et nous pourrons renouveler les délais pour les autres lignes l'an prochain. La seule question est de savoir si la compagnie aurait commencé les travaux sur les autres lignes plus tôt, si elle avait obtenu sa charte cette année.

M. NESBITT: J'ai beaucoup de respect pour mon honorable ami qui connaît à fond la loi des chemins de fer et qui fait un travail très utile comme président du comité des chemins de fer, mais je voudrais savoir s'il y a un moyen quelconque d'arriver à une entente entre les deux Chambres. Je crois comprendre que la Chambre est disposée à réserver le bill.

M. l'ORATEUR: Il ne reste pas d'autre moyen qu'une conférence. Pour obtenir une conférence il faut que l'exposé des motifs soit redigé et approuvé par la Chambre. L'article 85 est ainsi conçu:

Lorsque la Chambre demande une conférence au Sénat, un exposé des motifs qu'elle se propose d'énoncer à la conférence est par elle préparée et adoptée et doit accompagner la demande.

Vu que le Sénat est maintenant ajourné à la semaine prochaine, il est peut-être préférable de réserver le bill. Si les promoteurs désirent obtenir une conférence, ils pourront peut-être en avoir une.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN QUEBEC.

Reprise de la discussion sur les amendements au bill (n° 99), concernant la compagnie du chemin de fer Canadian Northern Quebec.

M. LANCASTER: J'ai une motion à présenter au sujet de ce bill. Nous avons étudié ces amendements devant le comité des chemins de fer et il est évident que l'un d'eux est une erreur de la part du Sénat. Je puis même l'affirmer et dire que si nous le rejetons, le Sénat le retirera. S'il en était autrement, le Sénat déférerait toutes les lois votées par cette Chambre depuis plusieurs années et refuseraient de reconnaître la disposition que nous mettons dans tous les bills, pour la protection des municipalités.

Le premier amendement fait par le Sénat a pour but de supprimer une partie du chemin. Sur ce point, le comité des chemins de fer n'a pas jugé à propos d'intervenir, puisque les promoteurs du bill acceptent le changement. Si les promoteurs avaient insisté et avaient prétendu avoir droit à cette partie du chemin, dans la ville de Montréal, de même qu'à l'autre partie, je crois que le comité aurait été disposé à déclarer qu'il n'y a pas de raison pour que ce droit soit refusé à la compagnie. Mais les promoteurs consentent à l'amendement et alors, les privilèges législatifs du Parlement restent intacts. Le seul résultat, c'est que les promoteurs auront un chemin de fer plus court que celui qu'ils demandaient.

Mais le deuxième amendement touche à la protection que le Parlement est tenu d'accorder au public. Le Sénat a introduit dans l'article 7 le mot "sous", à l'égard des poteaux et des fils télégraphiques, sur les grandes routes. La disposition type adoptée par la Chambre, relativement à ces questions, réserve aux municipalités la direction absolue des services sur le long et au-dessus des grandes routes. Une compagnie ne peut pas installer ses travaux le long d'une grande route, ou sur une grande route, sans le consentement des municipalités; elle peut cependant passer "sous" la grande route. Si le conseil municipal ne lui permet pas, la commission des chemins de fer peut l'autoriser, après une enquête. Si le mot "sous" est maintenu dans le bill, la juridiction de la commission des chemins de fer est méconnue et une municipalité pourra empêcher une compagnie de chemin de fer d'entrer dans les limites d'une municipalité, car sa ligne télégraphique est un accessoire indispensable du chemin de fer. La commission des chemins de fer ne pourrait pas intervenir ni autoriser la pose des fils sous terre. J'ai donc l'honneur de proposer:

Que ledit amendement ne soit pas agréé parce que ce dernier amendement modifie l'article type adopté après étude sérieuse et qui a été incorporé, au cours de cette session, dans plusieurs lois de chemins de fer par les deux chambres et qu'il transférerait en réalité aux municipalités les pouvoirs dont est investie la commission des chemins de fer quant à la réglementation de la construction, de la mise en activité et du mode à suivre pour l'installation des fils au-dessous des chaussées et des places publiques lorque les municipalités refusent d'en permettre l'installation sur les voies publiques, le long ou en travers de ces voies, dans laquelle éventualité l'autorité de permettre et contrôler le passage en-dessous des voies publiques, devrait, de l'avis de votre comité, rester à la discrétion des commissaires des chemins de fer;—et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

(La motion est adoptée.)

2e LECTURE DE DEUX PROJETS DE LOI.

Le 1er (bill n° 235), déposé par M. Fripp, pour instituer la Evangilical Lutheran Joint Synod of Ohio and other States.

Le 2e (bill n° 234), déposé pjar M. MacNutt, pour faire droit à Lenore Power.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Postes—Service extérieur, $11,942,975.

M. PELLETIER: Avant la suspension de la séance, je crois avoir expliqué à la satisfaction du comité que le ministre actuel des Postes n'est pas responsable de cette partie du marché dont les journaux se sont plaints. On a cherché à mettre de la confusion dans les dates. Je répète, pour qu'il n'y ait pas d'erreur possible, que le marché en question a été signé par le département des Postes le 20 mai 1911.

M LEMIEUX: Sans qu'il y eût un décret ministériel.

M. PELLETIER: Sans qu'il y eût un décret ministériel, ce qui rend l'affaire plus grave.

M. LEMIEUX: Ce qui rend le marché nul.

M. PELLETIER: J'aurais été bien aise de faire partager cette opinion au département de la Justice, mais il n'en est pas moins curieux de voir aujourd'hui l'honorable député de Rouville invoquer la nullité de son propre marché.

M. LEMIEUX: Ce n'est pas mon marché.

M. PELLETIER: Qui était ministre des Postes à cette date?

M. LEMIEUX: Moi.

M. PELLETIER: Qui est responsable de ce marché, envers la Chambre et envers le pays? J'ai peut-être l'esprit borné, mais je prétends que l'homme responsable, c'est celui qui était à la tête du département. S'il existe quelque règle constitutionnelle ou quelque doctrine contraire à toutes les notions acquises jusqu'à présent, nous serons bien aise d'entendre l'honorable député nous l'expliquer, mais jusque-là, je maintiens que ce marché ayant été conclu par son département, pendant qu'il était ministre des Postes, il n'existe pas de pouvoir sur la terre pour le relever de cette responsabilité, et je crois affirmer la saine doctrine constitutionnelle en parlant ainsi.

M. LEMIEUX: Le nouveau marché qui a dû être fait avec cette maison de Toronto, a-t-il été précédé d'un décret ministériel?

M. PELLETIER: Il n'existe pas de nouveau marché et je défie l'honorable député de prouver qu'il en existe un.

M. LEMIEUX: D'après ce que je comprends, le premier marché a été fait avec une personne du nom de Katrine Ellen Fawns. Le second, est avec la Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., Toronto. Mon honorable ami s'est-il fait autoriser par le conseil pour cela?

M. PELLETIER: L'honorable député cherche en vain à s'échapper par la tangente. Il n'y a pas de premier marché et de deuxième marché. Il n'en existe qu'un et c'est celui qui a été fait quand l'honorable député était ministre des Postes. C'est le seul et unique marché, et comme je le considérais désavantageux, j'ai réussi à obtenir certaines modifications favorables au pays et au département. Il n'y a pas à sortir de là. On me demande comment il se fait qu'une nouvelle compagnie est en cause. Mon honorable ami a fait un marché avec mademoiselle Katrine Ellen Fawns, un nom qu'il semble avoir oublié, puisqu'il est obligé de consulter le document pour s'en rappeler; ce marché contenait une clause très extraordinaire, qui autorisait Mlle Fawns à transférer son privilège, sans le consentement du département des Postes. J'ai réussi à faire modifier le marché et, à l'avenir, il ne pourra plus être transféré sans le consentement du ministre.

La compagnie dont le nom figure maintenant à l'amendement, est celle à laquelle cette entreprise fut transportée, d'après la clause inscrite à la convention, le 20 mai 1911.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question?

M. PELLETIER: Un instant; j'aimerais finir cette explication. Ce n'est pas un plaisir pour moi, non plus qu'en déplaise, de défendre le digne sous-ministre des Postes; cela pourrait sembler étrange à ceux qui envisagent la question au point de vue politique; mais je crois devoir m'en tenir aux avis des fonctionnaires de mon ministère si je pense qu'ils ont raison, qu'importe qu'ils aient été nommés par moi ou par mes prédécesseurs. Le sous-ministre m'a fait observer qu'il est très étrange que l'honorable député de Rouville répudie ce qui se rattache à mademoiselle Fawns et à ses boîtes, alors qu'un projet de loi a été adopté par cette Chambre, en 1911, bill qui avait été déposé, non pas par M. le docteur Coulter, qui ne faisait pas partie de la Chambre, mais par l'honorable député de Rouville, et que ce projet de loi a été adopté dans le but formel de faire signer cette convention. Je me demande s'il faut répudier également ce statut.

M. LEMIEUX: Le statut est parfait, mais l'avancé ne l'est pas.

M. PELLETIER: On n'aurait pu passer cette convention, si ce statut n'avait pas été adopté d'abord. Ce n'est pas à moi que l'honorable député de Rouville devra adresser des reproches à ce sujet, je n'étais pas son sous-ministre et ne le serai jamais. Cette convention dit que les machines qui vendent les timbres peuvent être installées au coin des rues. Jusqu'alors, cela n'était pas permis par le statut relatif aux Postes. Ce dernier stipulait, avant qu'on n'eût conclu ce traité, que les permis pour la vente des timbres seraient révocables au bon plaisir du directeur général des Postes.

C'était là une disposition sage et opportune, parce que le directeur général des Postes devrait avoir le droit de révoquer, en aucun temps, ces permis. Telle était la loi et cette dame, d'après la convention à laquelle cette compagnie se trouve partie maintenant, a le droit de faire placer ses machines vendeuses de timbres à certains angles de rues, et elle peut jouir de ce privilège durant vingt ans, ou, durant dix ans, si mon honorable ami ne se trompe pas. Ce n'est pas une conven-

tion que l'on peut révoquer à plaisir et la loi ne permettait pas qu'on agît de cette façon. Que constatons-nous? Nous trouvons que l'honorable député de Rouville, alors directeur général des Postes, a fait adopter par cette Chambre trois courts amendements au statut relatif aux Postes. Le premier avait pour but d'ajouter les mots "boîtes distributrices de timbres dans les rues" aux boîtes ordinaires qu'on pouvait installer aux différents endroits, auparavant. Le deuxième consistait à ajouter les mots "ou pour la vente des timbres ou autres fournitures de bureau de poste". Lisons le troisième:

Le paragraphe "o" du dit sous-paragraphe de l'article 9 est modifié en y retranchant les mots "révocable suivant bon plaisir".

Ce statut faisait disparaître complètement tous les obstacles qui s'opposaient à la signature de la convention; le projet de loi fut sanctionné—observons les dates—le 19 mai 1911, et l'entreprise fut signée, le 20 mai, le lendemain du jour où la Chambre avait adopté ce statut. Voici une personne qui dit ignorer jusqu'aux moindres détails de cette convention. Je demande aux honorables députés de relier tous ces faits et de juger par eux-mêmes. Cela est malheureux, mais nous relevons ici une différence entre la parole de l'honorable député de Rouville et celle du sous-ministre des Postes. Je ne suis pas concerné dans la querelle qui se produit entre l'honorable député de Rouville et le sous-ministre des Postes, mais je suis tenu à exposer les faits au comité, en justice pour mon sous-ministre. Ce sont là les faits. J'avais quelque peu raison d'être surpris, puisque, au cours de ces deux ou trois jours derniers, l'honorable député de Rouville a déclaré, ici même, en mon absence, que nous ne devrions pas avoir de machines vendeuses de timbres et portant des annonces au coin des rues. Nous connaissons maintenant le motif de cette opposition.

L'un des amendements que j'ai réussi à faire adopter, stipule que l'on n'installera pas ces machines partout, au bon plaisir de mademoiselle Fawns et de ses représentants, mais que le directeur général des Postes devra donner son consentement à l'installation d'aucune de ces machines. Le directeur général des Postes verra à ce que l'on n'abuse pas de cette entreprise et à ce que les machines ne soient pas installées aux endroits où elles pourront nuire à l'intérêt public et à celui des cités et des municipalités.

M. GERMAN: Comment fonctionnent ces machines?

M. PELLETIER: On ne s'en sert pas encore.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Demandez à Mlle Fawns.

M. GERMAN: Je connais bien mademoiselle Fawns. Je voudrais demander à l'honorable directeur général des Postes comment fonctionnent ces machines et si elles donnent satisfaction.

M. PELLETIER: Elles sont automatiques.

M. GERMAN: Je le sais, je connais ces machines.

M. PELLETIER: Je suis heureux d'apprendre que l'honorable député connaît mademoiselle Fawns. L'ancien directeur général des Postes ne la connaît pas du tout.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami peut se renseigner sur tout cela. Je puis lui dire—et cela, en présence du sous-ministre des Postes—que je n'ai jamais vu Mlle Fawns et que je ne lui ai jamais parlé, c'est la vérité.

M. PELLETIER: Ou le contrat fut signé avec l'autorisation de mon honorable ami, ou celui-ci était bien peu au fait de ce qui se passait au ministère; il n'y a pas à sortir de là. Il n'a que les désagréments qu'il s'est attirés lui-même.

M. LEMIEUX: Pas du tout.

M. McKENZIE: Qu'y a-t-il?

M. PELLETIER: Il y a que l'honorable député de Rouville semble perdre la mémoire et la raison.

M. LEMIEUX: Non pas. Ce que je dis est la pure vérité. Comme je le disais cet après-midi, je n'ai pas signé le contrat; je n'ai jamais vu Mlle Fawns, mais j'en ai entendu parler: c'est une personne bien connue. Elle a vendu le même apareil au gouvernement de la Grande-Bretagne et à celui de l'Australie. Le contrat est nul et de nul effet, la signature n'en ayant pas été autorisée par décret du conseil.

M. PELLETIER: Comment la loi a-t-elle été votée?

M. LEMIEUX: Elle a été votée, mais ce n'est pas moi qui ai signé le contrat. Je n'ai pas fait de mystère pour proposer l'adoption de cette loi dont j'expliquai l'objet à la Chambre; elle fut discutée et approuvée par le très honorable chef du Gouvernement. L'autre jour, je me suis reporté au débat auquel elle donna lieu dans le temps. Que mon honorable ami n'aille pas s'imaginer que je parle sans savoir. Je dis que c'est moi qui ai proposé l'adoption de cette loi—et c'est une bonne loi. Le distributeur automatique de timbres-poste est un bon appareil. C'est celui dont on se sert en Angleterre et en Australie. Toutefois, ce n'est pas moi qui ai signé le con-

trat, dont le seul inconvénient est d'autoriser de la réclame: je ne l'ai même jamais vu. Je n'ai pas pu signer de contrat sans y être autorisé par décret du conseil, et je n'ai jamais obtenu de décret du conseil pour cela.

Si le ministre trouve à redire au premier contrat, il n'a qu'à s'en prendre à Mlle Fawns ou à ses mandataires. Il n'y eut pas de décret du conseil; le contrat, par conséquent, n'engage ma responsabilité en aucune façon.

M. PELLETIER: Mon honorable ami semble se méprendre bien singulièrement. Ce contrat, dit-il, est nul et de nul effet; vous n'avez qu'à le résilier. Je dois lui faire observer que j'ai fait tout ce que j'ai pu sans, bien entendu manquer de foi aux signataires du contrat. . .

M. LEMIEUX: Le ministre souffrira-t-il que je lui fasse une question?

M. PELLETIER: Que mon honorable ami prenne patience jusqu'à ce que j'aie terminé ma phrase. Un de mes premiers soins fut de solliciter l'avis du ministère de la Justice, auquel je fis remarquer que le contrat avait été signé sans autorisation par décret du conseil.

M. LEMIEUX: Bravo! bravo! Je n'ai donc pas pu signer un tel contrat.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a signé plusieurs contrats sans y avoir été autorisé par décrets du conseil.

M. LEMIEUX: Il s'agissait d'entreprises de $200 et non de lier le pays pour une période de vingt années.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler à l'honorable député qu'il devrait s'abstenir d'interrompre.

M. PELLETIER: Il est incapable de retenir sa langue; laissez-le parler. Il est avocat. Bien que j'aie exercé plus que lui. . .

M. LEMIEUX: J'ai exercé plus que vous.

M. PELLETIER: Votre emportement nuit à votre cause. Je n'ai pas osé me fier à mes propres lumières d'avocat. D'ailleurs, en pareille matière nous sommes tenus de prendre l'avis du ministère de la Justice; je fis donc observer à celui-ci que le contrat avait été signé sans autorisation par décret du conseil et lui demandai si je pouvais l'écarter sous prétexte qu'il était nul et de nul effet. Il me répondit que non.

M. LEMIEUX: Pas aussi catégoriquement que cela. Veuillez relire l'opinion du ministère.

M. PELLETIER: L'honorable député s'est mis dans un affreux pétrin d'où il tente de se tirer par un moyen auquel, je l'avoue, je n'oserais pas recourir moi-même. Il y a quelque temps, on me demandait ici certain renseignement; je me rappelle que je me penchai pour prier le sous-ministre adjoint de me le fournir. Il se trouva que la réponse qu'il me donna—de bonne foi, sans doute, —était erronée. Je fournis donc le renseignement tel que me l'avait communiqué l'adjoint au sous-ministre des Postes. Or, qu'advint-il? Le député de Rouville s'empressa de prendre la parole pour s'écrier: "Quelle honte! Voilà le ministre qui cherche à s'abriter derrière ses fonctionnaires." Aujourd'hui, les rôles sont complètement intervertis.

M. LEMIEUX: C'est précisément ce que vous avez fait.

M. PELLETIER: L'honorable député devrait réfléchir à la situation au lieu de chercher à me tenir responsable du mode de réclame auquel il trouve à redire et qu'il a lui-même autorisé.

M. LEMIEUX: Combien Mlle Fawns a-t-elle fourni de distributeurs automatiques de timbres-poste?

M. PELLETIER: Le sous-ministre me dit qu'elle n'en a pas fourni un seul.

M. LEMIEUX: Dans ce cas, elle n'observe pas le contrat et vous devriez annuler celui-ci. Vous l'avez renouvelé avec une autre maison de Toronto.

M. PELLETIER: Celui qui est embourbé devrait se tenir tranquille. Plus il remue la terre autour de lui, plus il enfonce. Voici qu'on me dit: "Pourquoi n'avez-vous pas déclaré que le contrat n'était pas bien observé, au lieu de le ratifier." Le contrat a été signé le 20 mai 1911. Ces gens me disaient: "Nous avons un contrat avec le département. Il nous a fait dépenser trois à quatre cent mille dollars, et vous allez nous l'enlever." J'ai répondu: "Si le département de la Justice dit que j'ai raison, je le ferai." Le représentant de Rouville a dit cet après-midi: "Il y a d'assez bons conservateurs à Toronto." Il y a là-bas quelques bons conservateurs; je les ai vus dernièrement. Mais qu'il y ait des conservateurs ou des libéraux, je n'avais pas autre chose à faire que de consentir à annuler le contrat, si le département me l'avait dit. Mais lorsque ce département me donna la réponse que j'ai lu cet après-midi, tout ce que je pouvais faire c'était de tirer le meilleur parti du mauvais marché que l'honorable député avait passé.

M. LEMIEUX: Que je n'avais pas passé.

M. PELLETIER: L'honorable député le répètera jusqu'à ce qu'il le croie; de sorte qu'il ne sert de rien de vouloir le convaincre. Lorsqu'il se répentira, il nous le fera savoir. Nous passerons à un autre sujet.

M. MORPHY: Qui était ministre des Postes lorsque le contrat a été signé?

M. PELLETIER: L'honorable Rodolphe Lemieux. Je n'étais pas présent, mais c'est ce qu'on me dit.

M. LEMIEUX: Je n'ai pas signé le contrat; je ne m'en suis pas mêlé.

M. PELLETIER: Cet après-midi, le cidevant ministre des Postes, dont la mémoire est très défectueuse, a fait une revue générale de toute la situation des postes. Après s'être occupé du sujet que je viens de discuter, il a mentionné le bill relatif à la poste aux colis. Or, nous nous rappelons que le député de Rouville s'est déjà levé pour réclamer à grands cris la poste aux colis. La Chambre s'est occupé d'autres choses que je ne mentionnerai pas, mais que la députation se rappelle. J'ai attendu l'occasion de soumettre à la Chambre le projet de loi concernant la poste aux colis. Je le crois important et d'intérêt public, et l'on me disait que le député de Rouville me prêterait son concours pour le faire adopter. Nous nous trouvons en présence d'une situation que je désire bien faire comprendre à la Chambre.

Je voudrais faire adopter ce projet de loi. D'un autre côté, on me dit de toutes parts qu'il n'est pas juste de tenir les députés ici pendant longtemps encore, et je m'en rends compte. J'avais tout lieu de croire et d'espérer que le bill ne serait pas considéré comme contentieux, mais on me dit cet après-midi qu'il est tel et tel. Pourquoi donc? Parce qu'il ne renferme pas les tarifs qui seront exigés pour le transport des colis. Voilà une autre chose que le député de Rouville a oubliée.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il jamais expliqué le bill à la Chambre?

M. PELLETIER: Le bill s'explique de lui-même; un enfant peut le comprendre.

M. LEMIEUX: Il est inscrit sur le Feuilleton depuis le 2 avril, la journée des cadenas.

M. PELLETIER: ...que nous mettrons tantôt aux boîtes. L'honorable député est chagriné. Et je suis certain que s'il avait eu un cadenas aux lèvres lorsqu'il a décidé de parler hier, il en serait bien aise maintenant.

M. LEMIEUX: Ce ne serait pas un cadenas breveté.

M. PELLETIER: Nous tâcherons de faire breveter un cadenas qui tiendra les lèvres de l'honorable député fermées lorsqu'il ne devra pas les ouvrir.

M. LEMIEUX: Ayez soin de votre progéniture.

M. PELLETIER: On nous dit que les tarifs devraient se trouver dans le bill. De concert avec les employés du département et avec M. Ross, j'ai travaillé des semaines et des mois pour compiler ces tarifs. Nous n'avons pas encore pris une décision définitive, mais nous sommes sur le point d'en prendre une. Nous rencontrons bon nombre d'obstacle. Ainsi, les messageries exigent un certain prix entre Toronto et Montréal, et elles exigent le même prix entre Toronto et Kingston.

M. McKENZIE: Ce bill est-il soumis à la Chambre?

M. PELLETIER: Oui.

M. LEMIEUX: Fait-il actuellement l'objet de la discussion?

M. PELLETIER: Ce qui fait l'objet de la discussion, ce sont les paroles du député de Rouville. Je suis certain que tous ceux qui sont en état de se prononcer s'en rendront compte.

M. McKENZIE: Monsieur le président, je prends la parole sur une question de règlement. Je voudrais savoir ce qui fait l'objet de la discussion.

M. le PRESIDENT: L'item est "postes, service extérieur". Cet après-midi, il semble avoir été convenu des deux côtés de la Chambre...

M. PELLETIER: A la demande de l'honorable député de Rouville.

Le PRESIDENT: Que l'on pourrait discuter toute question relative au service des postes, et la discussion est faite sur la base de cette entente.

M. PELLETIER: La question a été soulevée.

M. McKENZIE: Un instant. Je suis intéressé dans la querelle entre l'honorable directeur général des Postes et son prédécesseur, et j'ai droit que la discussion soit restreinte à la question qui est soumise au comité.

M. PELLETIER: Je puis dire à mon honorable ami que le port des colis fait partie de la politique du ministère des Postes que nous discutons présentement.

M. McKENZIE: Mais le bill n'est pas soumis dans le moment au comité. Il n'est pas même déposé.

M. PELLETIER: Oh oui. Il est imprimé et distribué. L'honorable député ne consulte pas ses liasses tous les matins. Mais je comprends parfaitement les remarques de l'honorable député de Cap-Breton-nord. Par amitié pour l'honorable député de Rouville il croit que nous devrions parler d'autre chose, parce qu'il trouve que cet honorable député en a eu assez pour son compte ce soir.

M. McKENZIE: Si l'honorable directeur général des Postes a quelque chose à dire à l'adresse de l'honorable député de Cap-Breton-nord, il trouvera que celui-ci sera toujours prêt à lui répondre.

M. PELLETIER: Ne vous fâchez pas. Rappelez-vous de la dignité et des traditions d'un vieux juge.

M. CLARK (Red-Deer): Je désire faire un appel au directeur général des Postes à ce sujet. Je suis certain que le comité s'est amusé autant que moi de la discussion qui a eu lieu; mais je crois que l'honorable directeur général des Postes comprendra que vouloir discuter présentement la poste aux colis prendrait beaucoup de temps et n'aiderait à avoir ni à amener la prorogation bientôt, qu'il désire, j'en suis certain tout autant que nous tous. Je ne soulève pas une question de règlement, mais je lui demande s'il n'est pas un peu irrégulier, à propos des crédits, de discuter la poste aux colis au sujet de laquelle nous devons avoir un autre débat. Cela entraînerait la discussion sur tout le projet, car chacun de nous pourrait vouloir faire un discours sur cette importante question. Je lui soumets la chose dans un bon esprit, et sans vouloir prendre aucune participation dans la querelle entre lui et l'honorable député de Rouville.

M. PELLETIER: J'accepte les remarques de l'honorable député de Red-Deer, qui est toujours juste, dans l'esprit dans lequel elles sont faites.

Je suis un de ceux qui désirent voir la prorogation arriver bientôt, je n'aurais pas fait allusion à cette question si l'honorable député de Rouville n'en eut pas parlée cette après-midi, et j'ai cru devoir en dire quelques mots ce soir. Mais ce que dit l'honorable député de Red-Deer est très raisonnable, et je me contenterai de rappeler à la Chambre le fait qu'en vertu de la loi actuelle, j'ai comme le directeur des Postes, plein pouvoir de fixer les taux que mon honorable ami de Rouville prétend que je devrais soumettre à la Chambre en détail. Voilà ma réponse.

M. CLARK (Red-Deer): Je veux que le ministre comprenne bien que je ne désire pas lui enlever son droit de répondre aux critiques. C'est un droit qui appartient à tout membre de cette Chambre. Mais en toute justice, je désire rappeler le fait que ce que l'honorable député de Rouville a dit était qu'à son point de vue—et je crois qu'il a dit personnel—c'est une question qui entraînerait une longue discussion.

M. PELLETIER: Mais il prétend que la mesure demandera à être discutée parce que les taux ne sont pas donnés dans le bill. Ma réponse est que j'ai le pouvoir de fixer ces taux moi-même. Bien que nous ayons déjà une loi autorisant la poste aux colis, il est nécessaire d'y ajouter quelque chose afin d'obtenir les résultats que nous cherchons. Ce n'est pas réellement une législation nouvelle; c'est le remodèlement de l'ancienne loi, et ça été un de mes désirs les plus ardents d'offrir au peuple canadien ce grand avantage. Si l'opposition veut m'aider à faire passer ce bill, de consentement unanime, j'en aurai beaucoup plus de force lorsque j'aurai à m'entendre avec les compagnies de messageries et les autres corporations intéressées. M'autorisant du pouvoir que le Parlement m'aura donné unanimement, je crois que je pourrai renverser tous ces obstacles qui semblent maintenant insurmontables. Naturellement, je n'insisterai pas sur l'adoption de ce bill à cette période avancée de la session; mais si après avoir examiné le bill, et surtout l'article 74 de la loi des postes, l'honorable député de Rouville et les autres membres de cette Chambre en viennent à la conclusion que la question ne prête pas à controverse, je ferai passer le bill et j'inaugurerai d'ici à quelques mois ce service de colis qui sera d'un grand avantage pour la population du pays.

M. LEMIEUX: Le comité comprendra qu'à l'exception de quelques instants qui ont été consacrés un mercredi soir à cette question, à l'occasion du vote d'un sixième des crédits, c'est la première fois depuis le commencement de cette longue session que nous avons l'occasion de discuter les questions concernant le département des postes, et j'ai pensé qu'il était de mon devoir, comme membre de cette Chambre, de traiter ces questions maintenant.

M. PELLETIER: Je suis certain que mon honorable ami me rendra le témoignage que je serais le dernier à m'y opposer. Je lui ai déjà dit qu'il avait toute liberté de discuter ces questions à fond. Mon honorable ami a parlé du bill de la télégraphie sans fil, qu'on me permette quelques mots sur le sujet. Le bill a pour objet de forcer jusque dans ses derniers retranchements le monopole du câble transatlantique. Je sais que ses intérêts puissants sont actuellement ligués contre ce bill, qui est la résultante du travail que j'ai accompli en Angleterre l'été dernier. Si la majorité est favorable à ce bill,—qu'ailleurs on soit disposé ou non à le tuer, je l'ignore,—je crois que nous aurions tort de manquer l'occasion d'encourager une concurrence, dont l'effet serait de réduire les taux, excessivement élevés, que le peuple du Canada paie à l'heure actuelle.

Mon honorable ami a aussi parlé de cadenas pour les sacs de la malle. Nous avons entendu parler de ces cadenas en cette Chambre et, au dehors, il y a des gens qui persistent à parler de l'achat que nous aurions fait de 350,000 de ces cadenas, alors qu'ils savent parfaitement que c'est faux. Certains journaux doivent être rédigés, j'en suis sûr, par des descendants d'Ananias, bien qu'Ananias serait obligé

aujourd'hui de convenir qu'il est dépassé par eux. Sans doute ils en font une question de devoir, mais j'y attache peu d'importance; j'ai déjà rencontré semblable contradiction, sur ma route et mon expérience m'enseigne que les calommiateurs voient le succès se dérober à la longue. On nous a dit que ces cadenas étaient excellents. Le député de Rouville a prétendu que ces cadenas n'étaient pas aussi bons qu'il l'avait tout d'abord cru; qu'il existait certaines tiges qui avient été commandées et qui auraient rendu les cadenas excellents, si ce malheureux ministre des Postes n'avait pas annulé la commande. Mon honorable ami est pris dans le même dilemne que celui en face duquel il s'est trouvé à propos du contrat de mai 1911.

M. LEMIEUX: Le moins il sera parlé de ces cadenas le mieux ce sera pour vous.

M. PELLETIER: J'en parle, au contraire, sans hésitation. Je n'ai aucune raison d'en éprouver de la gêne. J'ai fait un bon contrat et cependant l'honorable député cherche à jeter du louche sur ma conduite. Il a été invité à répéter ses insinuations en présence de la Chambre; il ne l'a pas fait et il ne le fera pas. Mon honorable ami a lu la lettre annulant la commande de ces tiges. Ces tiges sont nécessaires aux nouveaux cadenas, autant qu'aux anciens. Nous en avons commandé en septembre 1912, et six mois après la commande n'avait pas été remplie. Nous avions besoin de ces tiges, c'est pourquoi nous avons annulé la commande. Quel est l'homme d'affaires qui, ayant besoin de ces tiges, après avoir attendu en vain pendant six mois la livraison de la commande qu'il en avait faite, ne se déciderait pas à annuler cette commande, pour chercher à la faire remplir ailleurs? C'est ce que j'ai fait. Mon ministère a été informé que M. Lapointe, le porteur du brevet de ces tiges, n'avait probablement aucun droit à son brevet. Je mentionne ces détails pour montrer au député de Rouville que l'annulation de la commande n'a pas été accomplie à cause de certaines remarques qui auraient été faites dans cette Chambre. Afin de nous procurer les tiges dont nous avons besoin, nous avons appelé des soumissions. Ceux qui ont eu le contrat nous ont demandé un prix assez élevé à cause du risque que le brevet leur fait encourir, mais j'espère qu'avant longtemps nous les obtiendrons à un prix plus raisonnable.

Mon honorable ami a parlé des facteurs ruraux et il m'a demandé de lui fournir des renseignements à cet égard. Je puis lui apprendre que le nombre des routes sous autorisation était de 614, en octobre 1911. Le nombre des boîtes était de 16,015. Depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir 720 nouvelles routes, et le prolongement de 185 des anciennes ont été placés sous autorisation. Le nombre total des routes sous autorisation est aujourd'hui de 1,385; le nombre des boîtes 44,010; le nombre des boîtes qui seront placées, lorsque les contrats pour lesquels il est demandé des soumissions, seront sous adjudication sera de 14,800; le nombre de boîtes qui seront placées sur des routes déjà sous autorisation, mais qui ne sont pas encore desservies, 9,800. Le nombre des boîtes qui ont été ajoutées après que les routes eurent été desservies pendant quelque temps et qui doivent être compris séparément: approximativement, 3,000. Cela forme un total de 71,610. 55,000 ont été placées depuis octobre 1911 contre 16,015 qui l'ont été sous l'ancienne administration. Tels sont, je crois, les renseignements demandés par le député de Rouville, s'il en désire d'autres, je serai content de les lui procurer.

M. MARCIL: Je crois que Québec fait assez pauvre figure dans ce service, qu'il y existe peu de routes qui en sont pourvues en comparaison d'Ontario. A-ton cherché à faire comprendre les avantages de ce service des facteurs ruraux, afin qu'il soit davantage utilisé dans Québec? Je comprends qu'il existe un grand nombre de comtés, probablement plus de la moitié des comté de la province, qui n'ont pas du tout ce service?

M. PELLETIER: L'honorable député est dans le vrai. La province la plus avancée en ce qui concerne le service rural est Ontario. Mais la petite province de l'île du Prince-Edouard la suit de bien près et l'égalise presque dans la course. On porte à ce service beaucoup moins d'intérêt dans les autres provinces et dans Québec on ne semble pas encore avoir compris le bénéfice qui peut être retiré de ce service des facteurs ruraux.

Je n'ai perdu aucune occasion d'engager nos gens à l'essayer. J'ai donné un exemple dans mon propre comté. Il va de soi que c'est une affaire où l'administration ne va pas de l'avant et n'installe pas les boîtes de son propre chef. Il faut que demande lui en ait été faite, et cette demande doit venir de 51 p. 100 des personnes établies sur la route que va suivre le courrier. Jusqu'à un certain point, ceci était inconnu dans la province. J'ai inauguré deux ou trois routes dans mon comté, et ce n'a pas été sans peine. Je dois dire qu'après en avoir vu les avantages, les gens se joignent à la procession de ceux qui demandent des boîtes. Je l'ai essayé ailleurs; je l'ai essayé dans la bonne vieille paroisse libérale où je suis né. Je leur ai dit: Pourquoi n'essayeriez-vous pas ceci? et ils l'ont

essayé. J'ai demandé dans d'autres parties de la province que l'on fît la même chose. Je compte que l'on viendra prendre part à la dépense que nous avons faite. Sous un rapport, cela nous donnera le temps de souffler. A ceux qui le désirent, nous accordons présentement la livraison gratuite des motions postales dans les compagnies; d'autres viendront à le savoir, et leur tour viendra.

M. MARCIL: L'administration a-t-elle une circulaire que l'on puisse distribuer, afin de faire connaître les avantages de ce système. Je regrette d'avoir à dire que dans mon comté, on ne connaît pas l'utilité de ce service. J'aimerais à l'expliquer à mes gens, mais je le connais peu moi-même. Si l'administration avait une circulaire à donner à ceux qui la demandent, ce serait un bon moyen de propagande.

M. PELLETIER: Les demandes sont tellement nombreuses et le besoin s'est fait si peu sentir d'inviter les gens à bénéficier de ce régime que nous n'avons pas émis de circulaire.

M. LEMIEUX: Vous avez des livrets et des formules dans les deux langues.

M. PELLETIER: Je vais expliquer brièvement la chose à mon honorable ami de Bonaventure, et il saura ensuite tout ce qui en est, moins les détails inutiles à connaître. Vous avez le long d'une route 51 p. 100 des cultivateurs ou autres qui signent une pétition demandant à l'inspecteur de l'arrondissement d'établir une route de livraison gratuite des matières postales dans les campagnes, et, une fois cette pétition produite au bureau, quelqu'un des inspecteurs des postes se rend dans la localité pour y déterminer la route en conformité des règlements du ministère. Cela fait, tout est fait. La seule responsabilité de ceux qui signent la pétition est que chacun d'eux s'engage à acheter une boîte qui coûte $3. J'ai permis que deux abonnés se missent ensemble pour la même boîte; mais cette entente n'a jamais duré longtemps, et les deux abonnés bientôt viennent nous dire: Maintenant que nous connaissons ce qui en est, veuillez nous donner à chacun une boîte. Cette boîte fournit certaines indications.

S'il s'y trouve quelque chose que le courrier doive prendre, la manière dont elle est posée l'indique.. En y mettant quelque chose, le facteur lui fait prendre une autre position, avertissant par là l'abonné, dont les enfants s'empressent de courir à la boîte. Quand une fois il a payé $3, celui qui l'a achetée en devient le propriétaire. Le fin mot de toute l'affaire est que chacun se trouve avoir un bureau de poste à sa porte. Le courrier a sur lui des timbres qu'il vend aux cultivateurs, de manière que ces derniers ont chez eux toutes les facilités postales qu'il leur faut. Plus que cela, ils ont le droit de recevoir du courrier et de lui remettre des lettres chargées. Pour tout cultivateur de nos campagnes, c'est absolument comme s'il avait à sa porte un petit bureau de poste.

M. MARCIL: Est-ce que ce service comprendra plus tard les colis?

M. PELLETIER: C'est là une grosse question; il y a un obstacle dans notre chemin; les boîtes sont trop petites pour y mettre des colis.

M. MARCIL: Est-ce que le courrier se chargerait des colis à transmettre?

M. PELLETIER: Sans doute; mais cela deviendra une question de prix. Il s'est engagé à porter certains objets de correspondance moyennant certaines conditions; si le poids est doublé, nous pouvons nous attendre à une demande d'augmentation du prix; mais nous verrons à faire de notre mieux.

M. LAW: Le ministre ne pense-t-il pas qu'une proportion de 51 pour 100 soit trop élevée?

M. PELLETIER: Aucunement.

M. LAW: Dans certains cas, je me suis aperçu qu'il était difficile chez moi de réunir assez de monde pour bénéficier de ce service, pendant que, si la proportion était réduite au quart, par exemple, l'on pourrait établir une route, et d'autres vraisemblablement demanderaient plus tard une boîte; comme la rougeole, cela serait contagieux. J'ai toujours pensé qu'une proportion de 51 pour 100 de ceux qui habitent le long de la route à établir était trop élevée. Est-ce l'usage du ministère des Postes de fermer les bureaux qu'il peut y avoir sur ces routes. J'ai constaté une certaine opposition à cela; les gens ne goûtent guère la fermeture de ces bureaux et, comme un receveur n'a que $35 par année, cela n'entraîne pas l'administration des Postes à une dépense bien lourde. Il m'a fait plaisir d'apprendre que l'on se proposait de relever les minimes traitements de nos receveurs.

M. PELLETIER: Les deux questions vont l'une avec l'autre; elles sont très intimement liées.

S'il nous fallait abaisser ce minimum à 25 p. 100, il nous serait impossible de fermer les petits bureaux de poste qui existent sur le parcours des routes postales, parce que les trois quarts de la population devraient encore se servir du bureau de poste. Partout où la chose est possible, le département a l'intention de supprimer les petits bureaux et de distribuer les correspondances à chaque habitant, au moyen du système de la poste rurale. Aujour-

d'hui, avec ce minimum de 51 p. 100, nous avons déjà un surcroît de besogne—et que cela soit dit sans blesser qui que ce soit—là où il n'y a que 25 p. 100 de la population, il est préférable d'attendre qu'elle ait atteint 51 p. 100.

M. LAW: Lorsque la poste rurale est établie dans une certaine section et que le bureau de poste est fermé, et que plusieurs personnes de cette section sont trop pauvres pour payer $3 pour les boîtes, alors elles se trouvent entièrement privées des privilèges du bureau de poste. C'est une grande erreur de fermer ces bureaux de poste, tout simplement à cause de cette poste rurale. Je m'étonne que le ministre des Postes affirme qu'il est impossible de répondre aux demandes, tant elles sont nombreuses.

M. MACDONALD: Quelle est la proportion ou le p. 100 de population sur le parcours d'une route postale qui doit utiliser la poste rurale, avant que le ministre se mette en devoir de fermer le bureau?

M. PELLETIER: La règle est que nous fermons le bureau local, quand la poste rurale est établie. Il faut bien faire quelques dérogations; mais la chose nous répugne, et nous ne dérogeons à la règle qu'en certaines circonstances spéciales.

M. HUGHES (King, Ile du Prince-Edouard): Le système fonctionne-t-il aussi bien dans les régions où la population est disséminée que dans les districts à population dense et combien faut-il qu'on établisse un itinéraire postal?

M. PELLETIER: Le système fonctionne infiniment mieux dans les parties du pays où la population est dense.

M. HUGHES: Faut-il un certain nombre par mille, pourvu qu'il y ait 51 p. 100 de la population demeurant sur le parcours.

M. PELLETIER: Il n'est pas nécessaire qu'il y ait tel nombre d'habitants par mille, pourvu qu'il y ait 51 p. 100.

M. LAW: Le ministre des Postes affirme-t-il que ces lignes ne peuvent s'établir que là où il existe déjà des routes postales?

M. PELLETIER: C'était là l'ancien système, mais tout cela a été modifié. Nous établissons maintenant des routes postales partout où on nous demande d'en créer et là où, de l'avis du personnel de ce service du ministère, les conditions locales l'exigent.

M. SINCLAIR: Que ferait le ministre des Postes, s'il s'agissait d'une longue route postale, disons de 60 milles de longueur, où un seul entrepreneur fait toute la besogne? Il pourrait se trouver sur le parcours de cette route des localités où la population ne serait pas assez dense pour justifier l'établissement du système de poste rurale? Annulerait-il le contrat pour le service de transport des dépêches pour s'adapter aux conditions du pays?

M. PELLETIER: Nous notifions à l'entrepreneur avis de la chose, mais nous n'établissons pas d'itinéraires ruraux sur un si long parcours. Il faut établir ces itinéraires de manière à ce que le même courrier puisse faire sa tournée dans un délai relativement court et la faire régulièrement, afin que les gens sachent l'heure à laquelle le courrier arrive à un certain endroit. Le courrier fait l'impossible pour arriver à l'heure, mais il n'y réussit pas toujours, surtout en hiver, par les mauvais chemins.

M. LAW: La rénumération du courrier est-elle la même, un dollar par boîte?

M. PELLETIER: Le courrier reçoit un dollar par boîte et c'est le département qui paie cela. Le cultivateur n'a qu'à payer le prix de sa boîte et il bénéficie du service à titre gratuit. Je crois avoir suffisamment répondu à toutes les observations du député de Rouville (M. Lemieux); mais il reste un mot à ajouter sur la question du port des journaux, mentionnée par le député d'York-sud. Je dois lui dire que cette question est à l'étude au ministère, et j'ajoute que ses observations de cet après-midi nous aideront dans la bonne œuvre entreprise. A mon avis, le département des Postes ne doit pas transporter au prix actuel des journaux qui n'ont d'autre raison d'être que la publication d'annonces. Je m'abstiens d'autres détails pour le moment. La question est à l'étude au ministère.

M. HENDERSON: Le département, paraît-il, a fixé à $30 le mille la rénumération du courrier sur la route qu'il doit parcourir; c'est-à-dire, si c'est une route de vingt milles, il touche $600, et en outre un dollar par boîte sur sa route. Si le courrier peut réussir à accroître le nombre de boîtes sur le parcours de sa route, c'est autant de dollars en plus qu'il touche; car c'est le département qui paie ce dollar, et le cultivateur n'a rien à payer que $3 pour sa boîte. J'appréhende que le ministre n'ait à augmenter cette rénumération de $30 par mille. Il a sans doute déjà réussi à obtenir bon nombre de courriers qui se sont chargés de cette besogne pour $30 par mille; mais les plaintes sont assez graves, et j'ai l'idée que, lorsque viendra l'heure de renouveler ces entreprises, il sera dans l'impuissance de le faire.

On demandera plus d'argent parce que la rémunération est certainement trop faible, si l'on doit ajouter le service des colis postaux, il devra ajouter davantage au paiement que reçoit le courier pour son

travail. Je tiens à prévenir le ministre parce que je sais que dans le pays on se plaint sérieusement de cette rémunération de $30 par mille et je crains qu'il ne soit obligé d'augmenter le prix ou de revenir à l'ancien système. Dans ma région nous avons peut être huit ou dix circuits ouverts. Le ministre se souviendra que dans un cas il a demandé des soumissions et que la plus basse, et en réalité la seule, était de $900. J'ai écrit et demandé à l'homme s'il savait qu'il recevrait en plus $1 par boîte. Il a répondu qu'il ne le savait pas et qu'en raison de ce montant supplémentaire il réduira sa soumission de $100. Le ministre d'alors a refusé de conclure un arrangement parce que la soumission dépassait le taux de $30 par mille. Il en résulta que le circuit postal ne fut pas adopté bien qu'il y ait une demande présente pour l'obtenir. Je crois que le ministre a consenti à en faire un cas spécial pour le motif que je lui ai donné, c'est-à-dire les mauvaises routes et des côtes. Ce sont des conditions que l'on doit prendre en considération. Vous ne pouvez pas avoir une règle absolue pour toutes les routes, parce que quelques-unes sont plus difficiles à parcourir que d'autres. Je crois que le circuit dont j'ai parlé n'est que de 20 ou 22 milles et que s'il n'est pas en exploitation maintenant il le sera dans un jour ou deux et la population en est très reconnaissante.

A propos de la fermeture de bureaux une question a été soulevée relativement à la fermeture du bureau principal sur ce circuit particulier. J'ai demandé à un citoyen qui demeure près des bureaux de poste, car il y en a trois, si cela porterait préjudice de fermer un de ces bureaux de poste. Je craignais que oui. Ce citoyen a fait un calcul sérieux et il a trouvé qu'un petit nombre de gens seulement n'aurait pas l'avantage de la distribution rurale et dans leur intérêt, il demandait que le bureau ne soit pas fermé immédiatement. Le département a consenti à laisser ce bureau ouvert jusqu'à ce que nous le prévenions que ces gens avaient réussi d'une façon ou de l'autre à se faire servir. Cela se fera dans quelques semaines ou quelques mois. Dans tous les cas la population de la région devra pouvoir aider le département pour faire re de la livraison postale rurale un vrai succès. J'ai pensé que le meilleur moyen était d'avoir un employé du bureau de l'inspecteur à Toronto pour parcourir le canton et aider la population à fixer les circuits, à souscrire aux boîtes et ensuite demander des soumissions.

Ils s'en tirent très bien. On se plaint beaucoup de la faible rétribution accordée au courier qui est de $30 par mille. Je suis sûr que le ministre devra les payer davantage dans quatre ans s'il tient à ce qu'ils renouvellent leur contrat. Ces gens doivent y prendre intérêt, sinon le Gouvernement ne pourra pas maintenir le service.

M. PELLETIER: La longueur moyenne des circuits postaux est de 25 milles. Le tarif de $30 le mille n'est pas une règle intangible. Mon honorable ami et moi nous avons fait la lutte sur ce point.

M. HENDERSON: Nous avons fait une bonne lutte aussi et je l'ai emportée sur l'honorable ministre.

M. PELLETIER: Nous avons combattu comme des amis, moi pour réduire le prix dans l'intérêt du public et mon honorable ami pour obtenir une meilleure rétribution pour ses électeurs. J'ai pensé que nous faisions ce qui était raisonnable et j'ai trouvé mon honorable ami très raisonnable. Son cas était spécial.

M. HENDERSON: Oui, le circuit dans la montagne.

M. PELLETIER: Nous avons fait une enquête sur ce que mon honorable ami m'a dit—sa parole est aussi bonne que sa signature— et nous avons fini par nous entendre. Nous essayons de baisser le prix autant que nous pouvons parce que l'augmentation de la dépense pour ce service de distribution rurale sera très élevée et nous diminuons tout ce que nous pouvons.

M. LAURIER: Le service des circuits n'est-il pas donné à l'entreprise après soumission?

M. PELLETIER: Oui.

M. NESBITT: Le ministre ne sait-il pas qu'il y a des services dans de nombreux circuits où l'on paye beaucoup moins de $30 par mille?

M. PELLETIER: Très rarement. C'est plus souvent davantage. Dans quelques cas mon honrable ami a raison. Quelques gens ont soumissionné à $15, mais cela n'arrive pas souvent. Cela arrive ordinairement quand un homme veut avoir le contrat à tout prix pour pouvoir dire à un autre· Je l'ai eu malgré toi. Nous lui donnons généralement l'entreprise s'il est responsable et à la fin il s'y tient.

M. HUGHES (King, I.-P.-E.): Avez-vous quelquefois augmenté le prix après la signature du contrat.

M. PELLETIER: Non, pas comme règle générale.

M. HUGHES: L'entrepreneur est-il obligé d'exécuter son entreprise.

M. PELLETIER: Quelquefois, il arrive que ses répondants écrivent au département qu'ils ne désirent pas continuer leurs

cautionnements, et cela nous occasionne des ennuis sans fin. Dans certains cas nous consentons à résilier ces contrats, mais nous obligeons l'adjudicataire à remplir ses obligations aussi longtemps que nous le pouvons sans perdre de l'argent.

M. HUGHES: Et alors vous demandez de nouvelles soumissions?

M. PELLETIER: Nous demandons de nouvelles soumissions s'il s'agit d'une somme supérieure à $200.

M. NESBITT: Il n'est que juste pour moi de déclarer que la distribution rurale des matières postales a parfaitement fonctionné partout où on l'a essayée. Il se produit parfois certains ennuis et le ministre fait de son mieux pour y remédier. Ces ennuis ne peuvent manquer de se produire, et si les honorables députés qui les signalent voulaient s'en occuper, ils verraieent qu'ils pourraient fort bien les faire cesser. Je pense que le service se fait fort bien, en égard au peu de temps écoulé depuis son inauguration.

M. PELLETIER: Je suis heureux d'entendre ce témoignage et je crois qu'il y a lieu de saisir cette occasion de féliciter l'excellent fonctionnaire chargé de cette branche et qui s'acquitte fort bien de sa charge.

M. CHISHOLM (Antigonish): Qu'est devenue la demande d'une distribution rurale entre Merigonish et Malignant Cove, et pourquoi n'a-t-on point adjugé l'entreprise de la malle-poste dans cette localité.

M. PELLETIER: Le chef de cette division me dit que la distance est si considérable que l'adjuditaire ne saurait remplir son contrat sans voyager de nuit.

M. CHISHOLM: Le ministère a-t-il accordé un contrat quelconque pour le transport du courrier entre Merigonish et Malignant Cove, et, dans l'affirmative, à quel prix et qui en est l'adjudicataire?

M. PELLETIER: Je ne suis pas en mesure de fournir en ce moment à mon honorable ami les renseignements qu'il désire. Le chef du service va s'occuper de me les procurer et je les communiquerai à mon honorable ami à la prochaine séance.

M. CHISHOLM: Considérant la remarque que vient de faire le ministre des Postes, peut-être pourrais-je obtenir ce renseignement en m'adressant un peu plus tard au ministère?

M. PELLETIER: Certainement.

M. CHISHOLM: Il y a quelque temps, on demanda des soumissions et l'entreprise ne fut point adjugée. On m'a dit que la question pour une raison quelconque, a été réservée pour être l'objet d'une étude toute spéciale. Pourquoi l'adjudication n'a-t-elle pas eu lieu?

M. PELLETIER: Mon honorable ami sera renseigné par M. Bolduc, le chef de cette division, si l'adjudication a eu lieu. Si l'entreprise n'a pas encore été adjugée, le département a pour règle de tenir la chose secrète jusqu'à ce que l'adjudication soit faite.

M. CHISHOLM: Puis-je demander au ministre s'il va diviser ce parcours en deux?

M. PELLETIER: Nous donnerons ces renseignements à l'honorable député.

M. MACDONALD: En ce qui concerne cet itinéraire postal, on a proposé de diviser le parcours actuel entre Merigonish et Malignant-Cove afin de pouvoir faire livrer le courrier à une localité nommé Lismore ou Knoydart. Si le ministre veut bien donner à mon honorable ami d'Antigonish les renseignements demandés, je le prierais de vouloir bien par la même occasion me renseigner sur ce point spécial.

M. PELLETIER: Oui, aussitôt que l'affaire sera conclue, le chef de la division en avisera l'honorable député de Pictou, aussi bien que l'honorable député d'Antigonish.

M. MURPHY: Comme le chef de division est ici, peut-être mon honorable ami pourrait-il me dire la cause du délai survenu dans l'établissement d'un service de malle-poste entre Daniston et la ville d'Ottawa dans le comté de Russell. On me dit que les soumissions ont été reçues il y a près de deux mois, que tout était régulier et que l'on a fait savoir aux gens que le service commencerait prochainement. On n'en a encore rien fait. Le ministre pourrait-il m'en dire la raison?

M. PELLETIER: Le chef de la division me dit que c'est parce que les soumissions étaient trop élevées.

M. MURPHY: Va-t-on demander de nouvelles soumissions?

M. PELLETIER: Dans ces cas-là, l'inspecteur est chargé de trouver, soit parmi les soumissionnaires, soit ailleurs, quelqu'un qui consente à accepter l'entreprise à un prix moins élevé. L'usage du département est d'écrire à l'inspecteur local qui essaie alors de trouver quelqu'un à un prix que le gouvernement puisse payer.

M. MURPHY: Je suis bien aise d'avoir obtenu ce renseignement de mon honorable ami, car bien des gens de ma circonscription électorale sont sous l'impression que mon adversaire aux dernières élections est la cause de ce retard. Je suis heureux de voir que leurs soupçons ne sont pas fondés.

M. PELLETIER: L'honorable député de Russell n'a pas lieu de se plaindre, car son comté a été fort bien traité.

M. MURPHY: Je n'ai aucune plainte à faire sous ce rapport.

M. PELLETIER: L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a parlé du colonel Bourke qui a été destitué. Il est vrai que l'honorable ministre de la Milice (M. Hughes) m'a recommandé le colonel Bourke et j'ai soumis cette recommandation au député du comté (M. Lamarche). L'honorable député du comté me dit qu'il savait personnellement que ce monsieur s'était occupé activement de politique. C'est une règle bien connue et admise par les deux partis que, lorsqu'un honorable député déclare qu'il sait une chose personnellement, sa parole doit être acceptée. Dans ce cas-ci je n'ai fait que suivre cette règle.

M. MARCIL: Hier soir, j'ai parlé de quelques destitutions dans mon comté. Je n'ai point demandé grâce pour eux. Ils se sont soumis de leur mieux. Je prierais cependant le ministre de vouloir bien examiner les circonstances se rapportant à l'une de ces destitutions, celle de Mme Marcotte, de Nouvelle-Ouest, Bonaventure. C'est une femme bien méritante, qui a une nombreuse famille, et qui remplit depuis nombre d'années cette place occupée autrefois par son mari.

M. PELLETIER: Le sous-ministre en prend bonne note.

M. LEMIEUX: En ce qui concerne le colonel Bourke, le ministre dit que l'honorable député de Nicolet (M. Lamarche) a insisté pour que le colonel Bourke fût destitué sous prétexte qu'il savait personnellement que le colonel s'était mêlé activement à la lutte politique. En exposant le cas, cette après-midi, j'ai oublié de lire une lettre de l'honorable ministre de la Milice, en date du 18 juillet 1912. La voici:

Mon cher collègue,—Je reçois, du colonel L. P. H. Bourke, commandant du 80e régiment de Nicolet, une lettre dans laquelle il déclare que quelqu'un fait des démarches pour le faire destituer de sa place d'employé des postes, sous prétexte qu'il se serait mêlé activement aux luttes électorales.

J'ai pris des renseignements et je trouve que ce fonctionnaire n'a pris aucune part active aux élections, et je vous prierais respectueusement, avant de la destituer de sa place de commis des postes, d'ordonner une enquête sérieuse à ce sujet.

Je puis dire que son dossier militaire est des meilleurs.

Veuillez faire tenir une enquête sérieuse à ce sujet et vous obligerez réellemeut.

Votre tout dévoué,
(Signé): Sam. Hughes.

Je ne sais s'il y a eu enquête. Le colonel Bourke assure qu'il n'y en a point eu; mais M. Lamarche, qui s'est présenté en qualité de candidat nationaliste dans le comté de Nicolet, a exigé du ministre des Postes que ce monsieur fût destitué en dépit de la recommandation du ministre de la Milice. Je laisse au public le soin de juger les faits.

M. SINCLAIR: En ce qui concerne les routes de poste rurale, il est clair que le système actuel n'est point satisfaisant lorsqu'il s'agit de longs parcours. L'on devrait adopter quelque nouveau système qui donnât un service plus efficace dans des localités de cette nature. Il y a des localités qui n'ont point l'avantage d'être desservies par des voies ferrées. Comme le ministre tient à traiter de son mieux les districts ruraux, je lui conseillerais d'employer des automobiles sur ces longs parcours. Les bureaux de poste pourraient être par endroits plus rapprochés les uns des autres qu'ils ne le sont; et, par l'emploi des automobiles, les gens demeurant loin des voies ferrées auraient l'avantage de recevoir leur courrier sans trop de retard. Il se trouve dans ma circonscription un grand nombre de localités qui sont dans ce cas. Entre la station de Heatherton et la ville de Canso, la malle-poste a une distance de soixante milles à parcourir. Il y a d'autres cas analogues, par exemple, de Antigonish à Sherbrooke, une distance de 40 milles, et d'Antigonish au port d'Isaac, environ 40 milles aussi. Les chemins sont excellents; et, en été le parcours pourrait s'effectuer en automobile en deux ou trois heures, tandis que par le service actuel de la malle-poste il y a de longs retards, et les gens demeurant sur ces parcours ne reçoivent leur courrier d'Halifax que très tard dans la nuit ou peut-être même le lendemain matin. En hiver, il serait peut-être un peu difficile d'employer les automobiles, mais en ajoutant quelque chose aux crédits, l'honorable ministre pourrait améliorer considérablement le service de ces localités.

M. HAZEN: Comment se comporteraient les automobiles en hiver?

M. SINCLAIR: On me dit que ,dans bien des cas, les automobiles peuvent rouler sur la neige; et, dans des hivers comme le dernier, je ne pense pas que l'on éprouve beaucoup de difficultés. On pourrait, si cela était nécessaire, employer des chevaux en hiver. En été les loueurs de chevaux trouvent facilement à employer leurs chevaux, mais cela leur plairait beaucoup si nous employions des automobiles en été et des chevaux en hiver, alors qu'ils ne peuvent guère être employés à d'autres travaux.

Je désire protester contre le droit que s'arroge le ministre, me dit-on, de résilier un contrat accordé pour le transport de la malle.

Il ne devrait pas apporter des corrections à un contrat qui a été obtenu à la

suite de soumissions demandées au public. Si un contrat est obtenu par faveur politique et sur la recommandation d'un politicien, je ne vois pas d'objection à ce que le ministre le cancelle s'il le juge à propos. Mais il n'en est pas ainsi dans le cas actuel. Je parle des cas où il y a annonces dans les journaux, demande de soumissions, où plusieurs personnes prennent part au concours et où le contrat est accordé au plus bas soumissionnaire. Une fois que l'heureux concurrent a obtenu le contrat, il fait des dépenses considérables pour se mettre en état de le remplir convenablement. Il lui faut des chevaux et des voitures et des gens qui se portent caution pendant quatre ans qu'il remplira son contrat. On signe le contrat. Une élection a lieu, et l'administration change. Un nouveau maître-général des Postes remplace l'ancien; il prend sur lui de canceller le contrat et met de côté l'entrepreneur, qui subit, en conséquence, des pertes considérables. Il me vient à l'idée un cas de ce genre. Je comprends que le ministre ne s'est pas occupé du tout de ces contrats. On a souvent fait cela dans ce pays-ci. On a posé des questions en Chambre à ce sujet, durant cette session, et j'ai été bien surpris d'entendre le ministre déclarer qu'il y a dans ces contrats des clauses qui permettent au directeur général des Postes de les canceller à son loisir. Tout le monde sait que c'est là une clause ordinaire dans les contrats du Gouvernement. Je suppose que mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Rogers) ne passe aucun contrat pour la construction d'un édifice public ou d'un quai, ou d'un brise-lames, dans n'importe quel endroit au Canada, sans insérer une clause déclarant qu'il aura droit, sur un avis à cet effet, de le canceller et que l'entrepreneur n'aura droit à aucun dommage. On ne doit pas s'attendre à ce qu'un ministre donne effet à une clause de ce genre pour des fins politiques.

Le Parlement a des pouvoirs très vastes, tout le monde le sait. Nous pouvons nous emparer de la propriété de John Smith et de la donner à John Brown. Mais le ministre prétend-il que parce qu'il a le pouvoir d'enlever un contrat à un homme qui l'a obtenu honnêtement dans un concours ouvert, il doive le faire? Je dis qu'il ne doit pas le faire. Dans le cas auquel je fais allusion, il s'agit du contrat de M. Matthew McGrath, pour le transport de la malle de Sherbrooke à Sheet-Harbour, une distance de quatre-vingts à cent milles—un contrat très important. J'ai demandé récemment, dans cette Chambre, pourquoi ce contrat a-t-il été cancellé, et voici ce que m'a répondu le ministre:

M. McGrath recevait $3,334 par année et son contrat n'a pas été rappelé. Il contenait une stipulation qu'il pourrait prendre fin, à trois mois d'avis. L'avis a été donné et les soumissions ont été demandées.

L'affirmation que le contrat n'a pas été cancellé est un simple faux-fuyant. Il a été cancellé. Le contrat a été formellement passé avec M. McGrath et celui-ci a fourni chevaux et voitures pour faire le service au sujet duquel, suivant mes renseignements, aucune plainte n'a été faite, de même que contre les cautionnements qu'il a fournis. Mais le ministre avait le pouvoir de canceller le contrat et il l'a cancellé. La même réponse a été donnée aux honorables messieurs qui ont voulu s'enquérir de cas identiques.

Pourquoi le directeur général des Postes a-t-il cancellé le contrat dans ce cas-ci en particulier? Il n'a rien épargné à son ministère. Comme question de fait, il m'a dit un jour qu'il avait accordé le contrat à un nommé Cameron, un de ses amis politiques dévoués, à environ $50 de plus qu'il payait à M. McGrath. Le service ne se fait pas mieux et M. McGrath après avoir fait de grandes dépenses et subi une lourde perte ne paraît pas avoir de recours. Et tout cela, certes, parce que certaines gens le soupçonnaient d'avoir favorisé le parti libéral, bien qu'il se proclame, je crois, partisan du directeur général des Postes. Ce n'est là qu'un cas. Je comprends qu'il y en a des centaines depuis le changement de gouvernement. Il ne s'agit pas ici d'un bureau de poste. Un bureau de poste est censé être un cadeau du Gouvernement et si ce gouvernement adopte le principe de "au vainqueur les dépouilles", et enlève à la personne qui le détient, un bureau de poste qui lui a été accordé par l'administration précédente, je ne m'en plains pas; c'est matière à rendre compte au pays; mais ce cas-ci est différent. Nous devrions respecter les marchés. L'honorable monsieur a fait aujourd'hui appel à notre esprit de justice. Quand il s'est trouvé en présence, dit-il, d'un contrat fait régulièrement par son prédécesseur, il ne l'a pas cancellé. Il a été très prudent. Il a consulté le ministère de la Justice et a obtenu un rapport le justifiant de continuer ce contrat. Pourquoi n'a-t-il pas fait la même chose dans le cas de pauvres postillons, quand ils sont libéraux, qui ont obtenu honnêtement leurs contrats? Au lieu de cela, il passe la plume sur leurs contrats et jette ces gens aux loups. Voilà la justice que le peuple obtient du directeur général actuel des Postes.

M. ARTHURS: L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) paraît avoir contre le directeur général des Postes, un sujet de plainte que l'honorable député de Rouville appuie. Je connais dans mon comté un cas où sous l'ancien directeur général des Postes un homme a obtenu régu-

lièrement un contrat et qui, à huit heures d'avis, a été informé par le ministère que ce contrat ne pouvait être exécuté.

M. LEMIEUX: Où cela?

M. ARTHURS: Entre Powasson et Nipissing.

M. LEMIEUX: En quelle année?

M. ARTHURS: 1909 ou 1910.

M. SINCLAIR: L'honorable député peut-il dire que ce contrat avait été accordé à la suite d'une demande publique de soumissions?

M. ARTHURS: Absolument et après annonces publiques. Et ce monsieur n'avait absolument aucun recours. Je soumis la chose à l'ancien directeur général des Postes et il n'y avait pas de recours.

M. SINCLAIR: Quel était le montant?

M. ARTHURS: $500 ou $580, je ne puis le dire d'une façon exacte. Cet homme avait fait des dépenses pour se procurer chevaux et voitures pour faire le service. De sorte que, comme on peut le voir, ces choses-là ne se confèrent pas à un seul côté de la Chambre. Dans le cas cité par l'honorable député de Gysborough la personne intéressée avait reçu trois mois d'avis, tandis que dans ce cas-ci l'avis n'a été que d'un tiers de jour.

M. SINCLAIR: L'honorable monsieur admet comme moi que le système est mauvais et il ne devrait pas supporter le directeur général des Postes.

M. ARTHURS: Il n'est pas aujourd'hui aussi mauvais qu'il l'a été auparavant.

M. PELLETIER: Je puis faire remarquer que le contrat Faures ne contenait pas l'avis de trois mois, de sorte que les cas entre lesquels l'honorable député de Guysborough veut établir la comparaison ne sont pas identiques.

M. GERMAN: J'ai posé au directeur général des Postes une question au sujet du contrat pour les distributeurs automatiques auxquels il a fait allusion. J'ai examiné le contrat passé en 1911 et le contrat supplémentaire de 1913 et je ne vois réellement rien dans le contrat de 1911 qu'un ministre de la couronne n'aurait pas pu signer. Il n'y a rien dans ce contrat de dérogatoire au Gouvernement ou au ministre—rien que le ministère aurait eu tort de ne pas mettre à exécution. C'est un contrat parfaitement bon, en ce qui concerne le ministère. Le directeur général des Postes ne doit pas oublier que ces machines sont dispendieuses et le permissionnaire ne pouvait pas les livrer à l'usage public à moins que son contrat fût pour un certain nombre d'années. Je connais ces machines et j'ai eu connaissance du contrat et de beaucoup des circonstances qui en ont entouré l'octroi bien que je ne fusse intéressé aucunement dans cette permission ni dans ce qui s'est passé à ce sujet. Mais je savais qu'il était question de cela et longtemps avant que les pourparler fussent commencés, je savais qu'ils auraient lieu. Rien dans ce contrat n'engage le Gouvernement, excepté le paiement de la même commission que l'on paie à tout maître de poste ou vendeur de timbres, c'est-à-dire deux p. 100.

M. PELLETIER: Nous payons 1¼ p. 100 et 1½ p. 100 dans certains cas.

M. GERMAN: Et dans d'autres, 2 p. 100. Dans l'espèce vous payez 2 p. 100 et je crois que ce pourcentage n'est pas déraisonnable. Cela ne fait pas de différence que l'honorable député de Rouville sût ce qu'était le contrat ou qu'il l'eût ou non signé. Je suis prêt à dire qu'il n'y a rien dans le contrat empêchant le ministre de le signer.

M. PELLETIER: Mon honorable ami croit-il que l'entrepreneur devrait avoir le droit de placer un nombre quelconque de ces machines et aux endroits de son choix, ou croit-il que le ministère devrait avoir son mot à dire à ce sujet?

M. GERMAN: Je crois que, d'après ce contrat, le ministère avait le droit de dire son mot quant au choix des endroits où placer les machines.

M. PELLETIER: D'après le contrat amendé.

M. GERMAN: D'après le contrat originaire, aussi, je crois. Quel que soit le côté légal de l'ancien contrat, l'honorable ministre l'a reconnu, puisqu'il a signé le contrat supplémentaire avec la seconde compagnie. S'il a modifié le premier contrat de façon à ce qu'il serve mieux l'intérêt public et l'intérêt du ministère, je suis satisfait. Le permissionnaire a-t-il substantiellement rempli le contrat de 1911?

M. PELLETIER: J'ai refusé d'accorder le contrat jusqu'à ce que la compagnie eût accepté les amendements. Nous avons dû discuter des mois avant d'amener la compagnie à consentir. De sorte qu'on n'a pas encore commencé la construction des piliers.

M. GERMAN: C'est ce à quoi je veux venir. Comme je l'ai dit je ne m'occupe pas du fait que le contrat est bon ou mauvais; sur ce point, l'honorable ministre a reconnu ce contrat par son arrangement supplémentaire. Dans le contrat originaire la première clause décrétait que si durant la première période de dix ans, le contrat était substantiellement rempli, il pourrait se continuer pendant une autre période de

dix ans. Le seul changement apporté par mon honorable ami à cette clause a été de substituer le mot " convenablement " au mot " substantiellement " dans la septième ligne. Comme question de fait, je ne saisis pas la différence qu'il y a entre " substantiellement rempli " et " convenablement rempli ". Si les termes du contrat sont remplis substantiellement, ils sont convenablement remplis et s'ils sont convenablement remplis ils le sont substantiellement.

M. PELLETIER: Il n'y a eu rien de fait.

M. GERMAN: Aucune des machines n'a été localisée ou installée?

M. PELLETIER: Non.

M. GERMAN: Mon honorable ami croit-il alors que ce contrat est obligatoire pour toute une période de dix années, si pendant deux ans de cette période il n'y a eu rien de fait. Le contrat a été passé le 20 mai 1911 et rien n'a encore été fait. Je suis porté à supposer, comme question légale, que le ministère pourrait maintenant canceller ce contrat. Je suis plutôt porté à croire que si mon honorable ami demandait l'avis du ministère de la Justice, il serait avisé que, s'il le désire, il pourrait canceller le contrat. Cela ne fait pas de différence qu'il soit cancellé ou non à moins que le ministère ne désire passer un nouveau contrat avec d'autres personnes. Je ne comprends pas comment ce contrat peut tant fatiguer mon honorable ami qui dit qu'il avait été fait pour une période de vingt ans et qui est, dans l'opinion de mon honorable ami, une mauvaise affaire; quand il admet que le permissionnaire pour une période de vingt ans n'a absolument rien fait.

M. PELLETIER: Le contrat ne m'apparaît pas sous les mêmes dehors qu'il apparaît à l'honorable député de Welland. Ce contrat accorde à la compagnie le privilège de vendre des timbres. Rien dans le contrat ne spécifie à quelle époque commencera la vente des timbres.

Le privilège de vendre des timbres leur est octroyé, mais ils ne sont pas obligés de commencer à présent ou dans un mois ou dans un an. Le fait que deux ans se sont écoulés sans qu'il n'y ait rien de fait signifie simplement que la compagnie à perdu deux ans de son privilège. Mon honorable ami dit que rien n'ayant été fait, nous pourrions canceller le contrat. Je veux être compris quand je dis que rien n'a été fait en ce qui concerne le choix des endroits n'a pas eu lieu, mais ces messieurs vous ont dit avoir dépensé des milliers de dollars à compléter leur organisation?

M. LEMIEUX: Au Canada?

M. PELLETIER: C'est ce qu'on me dit.

M. LEMIEUX: Assurément non, ils n'ont pas encore placé une boîte.

M. PELLETIER: La compagnie nous a représenté que ce serait agir de mauvaise foi que de répudier le contrat à présent étant donné l'argent qu'elle a mis dans l'entreprise. Ce sont des gens solvables et ils m'ont dit en présence de mon sous-ministre et aussi, je crois, de quelques-uns de mes collègues, qu'ils ont fait des déboursés considérables.

M. MACDONALD: Pourquoi?

M. PELLETIER: Je comprends qu'ils ont payé $100,000 à Mlle Fawns.

M MACDONALD: Cela n'a rien à faire avec le contrat.

M. PELLETIER: Ces messieurs se fiant au fait que ce contrat liait le Gouvernement ont fait certaines dépenses. Mon honorable ami de Welland, dont je respecte beaucoup l'opinion légale a dit, comme l'honorable député de Rouville que ce contrat pourrait être maintenant répudié. C'est possible, mais nous avons l'opinion du ministère de la Justice et, en plus, plusieurs avocats éminents de Toronto, entre autres M. Lash ont été consultés.

M. GERMAN: Ce contrat ou cette permission peuvent être assimilés à un contrat passé entre deux particuliers pour une période indéterminée. Vous avez donné aux permissionnaires l'autorisation de faire une certaine chose pendant dix ans s'il le désire. S'ils ne font rien pendant deux ou trois ans et si le ministère désire les forcer à faire ce qu'ils sont obligés de faire pour que leur permission tienne debout, je prétends, comme matière de loi, que vous pouvez déterminer le temps, suivant l'essence du contrat, en leur donnant avis qu'ils doivent agir et exercer leur droit, en vertu de cette permission, sans quoi vous allez y mettre fin. Il vous faudrait leur donner avis qu'ils aient à procéder en vertu de cette permission à ce qu'ils se sont engagés à faire, sans quoi vous allez y mettre fin, et c'est là, je crois, l'opinion que vous auriez du ministère de la Justice.

M. PELLETIER: L'honorable député va apprécier le fait que j'ai moi-même pris cette position. Avant d'avoir son opinion j'ai écrit ce qui suit au ministre de la Justice, le 10 février dernier:

Je vous inclus copie d'un contrat passé à la salle des dernières élections entre ce département et une certaine demoiselle Fawns. Il y a à peine quelques semaines que je sais que ce contrat existe. Il paraît que mademoiselle Fawns a passé son contrat à une autre personne qui veut maintenant qu'il soit mis à exécution. Il me paraît difficile de le permettre sans avoir au préalable l'opinion du ministère de la Justice, au point de vue légal. Comme vous pourrez le constater le

contrat à sa face même ressemble à une permission de vendre des timbres, mais il renferme beaucoup plus de choses et il tend à créer un monopole qui me paraît être contre l'intérêt public. D'abord, ce contrat est pour vingt ans et il est signé par le sous-ministre de ce département sans avoir pour base un arrêté du conseil. Dans ce ministère, nous ne signons jamais de contrat pour plus de quatre ans. Je ne connais aucune autorité qui permette au département de se lier pour vingt ans à moins qu'elle ne s'appuie sur un arrêté du conseil. Il est vrai que le premier article décrète que ce contrat est donné pour dix ans seulement, mais il y est dit que si le contrat est "substantiellement exécuté", il sera continué pendant une autre période de dix ans. Ce n'est pas de ces mots "substantiellement exécuté" que le ministère à coutume de se servir; il est toujours dit dans nos contrats qu'ils doivent être remplis à la satisfaction du directeur général des postes.

J'entre ensuite dans tous les détails des objections que j'ai au contrat et je demande au ministère de la Justice si ce contrat signé sans arrêté ministériel préalable me lie. La réponse qui m'est venue du ministère de la Justice et que j'ai donnée au long cet après-midi contient cette phrase: Je ne puis trouver aucune raison suffisante sur laquelle je puisse m'appuyer pour déclarer que le contrat peut être répudié.

M. GERMAN: Ce contrat ou cette permission; mais ce n'est pas là le point que je veux faire ressortir. C'est bien mon opinion, comme celle du ministère de la Justice, qu'au point de vue légal le département est lié. Ce que je prétends, c'est que le département peut, aujourd'hui, c'est que par suite de non-exécution de la part des permissionnaires de leur part du contrat, peut donner avis aux permissionnaires qu'ils aient à remplir immédiatement leur partie du contrat ou que vous allez rompre l'engagement après une certaine date, disons à la fin de l'année, leur accorder un certain temps pour se conformer aux conditions de leur contrat, sans quoi vous allez le canceller. Comme je l'ai dit, dans les contrats où il n'est pas spécifié de temps pour la mise à exécution, un avis suffit pour préciser le temps de l'essence du contrat; c'est ce que vous pouvez faire aujourd'hui.

M. PELLETIER: Je ne diffère pas d'opinion avec mon honorable ami, de ce côté-là. Quand la chose est venue sur le tapis, dans l'impossibilité où j'étais de répudier le contrat, je leur aurais certainement donné avis, mais ces gens qui croient avoir en mains un contrat lucratif, se seraient immédiatement mis à l'œuvre; nous les avons sur les bras depuis décembre ou janvier nous demandant de leur permettre de commencer l'ouvrage.

M. GERMAN: Mettez-les donc à l'œuvre.

M. PELLETIER: Nous avons résisté jusqu'à ce qu'ils consentent à ces changements.

M. GERMAN: Il n'y a dans cette entreprise rien que le département ne devrait pas mettre à exécution; c'est un contrat parfaitement bon.

M. PELLETIER: Ce contrat contient quelque chose de tellement mauvais que l'honorable député de Rouville a répudié le Dr Coulter à ce sujet.

M. GERMAN: Je ne suis pas responsable de ses actions.

M. LEMIEUX: Acculé, comme toujours, mon honorable ami cherche à éluder la question. J'ai dit que ce à quoi on peut s'objecter dans ce contrat, c'est qu'on y a donné à une firme privée le droit de se servir du nom et des armes de Sa Majesté le roi pour faire des annonces sur ses poteaux. Je crois qu'on ne devrait pas permettre cela.

M. PELLETIER: Nous n'avons pas fait cela.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami dit qu'ils n'ont pas fait cela. Il dit qu'il a amendé le contrat afin d'empêcher cela. Voici ce que je trouve dans le contrat amendé, signé le 22 mai 1913:

17. La compagnie consent à accorder au département du directeur général des Postes l'usage gratuit des espaces qui pourraient être libres sur les poteaux pour permettre d'afficher les années des rentes viagères du Gouvernement, pendant une période de cinq ans de cette date, l'usage de ces espaces ne devant être à la disposition du directeur général des Postes seulement pour le temps qu'il ne sera pas nécessaire de s'en servir autrement pour les besoins de la compagnie.

Mon honorable ami est là à la merci de la compagnie, tant que la compagnie n'a pas besoin de ces espaces, il peut s'en servir pour annoncer le système des rentes viagères; mais dès que la compagnie en a besoin, le système des rentes doit disparaître de ces poteaux.

M. PELLETIER: Vous êtes responsable de cela.

M. LEMIEUX: Ce n'est pas mon œuvre, c'est la vôtre. Voici un contrat que vous auriez dû annuler parce que Mlle Fawn ne s'y est pas conformée. Le contrat a été signé en mai 1911 et comme en mai 1913 rien n'avait été fait, vous auriez dû annuler le contrat et vous débarrasser de la clause nuisible. Au contraire, vous allez trouver une autre compagnie de Toronto, successeur de Mlle Fawn et vous insérez une clause que vous dites être un amendement avantageux, mais qui, dans mon opinion, ne l'est pas parce qu'il vous met à la merci de la compagnie. C'est là la seule objection que je trouve au contrat

parce que s'il y avait quelque chose de mauvais dans les distributeurs automatiques, je n'aurais jamais soumis cette mesure à la Chambre. C'est là l'objection que je trouve: Vous donnez à la compagnie le droit de placer des annonces à côté du nom et des armes du roi.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a tort. Dans son contrat, qu'il l'ait signé ou non, dans le contrat qui a été signé pendant qu'il était directeur général des Postes——

M. LEMIEUX: Dans le premier contrat.

M. PELLETIER: Non, le contrat——la compagnie a le droit de prendre tout l'espace pour ses annonces. C'est là le contrat fait du temps de mon honorable ami. J'ai obtenu comme amendement que lorsque quelque espace sera vacant sur les poteaux de la compagnie, au lieu de mettre une annonce quelconque pour boucher le trou, elle nous permettra de mettre à la place des annonces pour nos rentes viagères. Cela veut dire que dans le contrat signé en 1911, il n'y avait pas place pour annoncer nos rentes viagères sur ces distributeurs automatiques, tandis que nous pouvons aujourd'hui y avoir quelques-unes de nos annonces.

M. LEMIEUX: Le ministre voudrait-il me passer la correspondance avec le ministère de la Justice?

M. PELLETIER: Je l'ai lue en entier.

M. LEMIEUX: Je demande la production de ces documents.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a demandé la production du contrat et il l'a eu.

M. LEMIEUX: S'il n'y a rien de confidentiel dans le dossier, j'aimerais à le voir.

M. PELLETIER: Je vais le faire copier immédiatement et il sera déposé avant la fin de la session.

M. GERMAN: Le directeur général des Postes admettra que l'article 17 de son contrat supplémentaire est un article nouveau. Le contrat n'avait à l'origine que seize clauses. S'il examine le contrat amendé, il constatera qu'il a été ajouté la clause 16.

Le directeur général des Postes ne sera cependant obligé d'accepter ce transfert.

Vient ensuite la clause 17. Mon honorable ami le directeur général des Postes semble attacher beaucoup d'importance à cette nouvelle clause, mais il ne fait que confirmer l'arrangement de 1911 qui, dit-il, a été adopté sans arrêté du conseil, au sujet de la légalité duquel il pourrait y avoir quelque doute, et il y ajoute une nouvelle clause. Il rend l'arrangement de 1911, qui aurait pu être sujet à discussion, légal et obligatoire, grâce à son arrangement supplémentaire de 1913 et il y ajoute une clause pour laquelle il se donne beaucoup de crédit, en accordant au département un certain privilège que ne lui conférait pas le contrat de 1911. Cette disposition est relative à l'espace consacré aux annonces des rentes viagères du jour.

Pendant combien de temps cet espace sera-t-il à la disposition du ministère des Postes pour annoncer ces rentes viagères? Ce n'est que pour le temps qu'il plaira au permissionnaire de permettre au Gouvernement de s'en servir. La compagnie peut dire demain: nous avons besoin de cet espace pour nos propres affaires et il ne vous reste plus qu'à enlever les annonces du jour. De sorte qu'en somme ce privilège ne se résume à rien.

M. LEMIEUX: La brique d'or.

M. GERMAN: Non, personnellement, je crois que le bail est un bon bail, un bail que l'ancienne administration aurait pu accepter et que le Gouvernement actuel pourrait maintenir. Mais je demanderais au directeur général des Postes d'insister sur l'exécution de cette disposition, sans quoi il pourrait l'annuler puisque le ministère en a le droit.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami dit que les $100,000 ont été versés.

M. PELLETIER: Le sous-ministre dit qu'il a été vendu à la compagnie pour $100,000.

M. GERMAN: Combien Mlle Fawns a-t-elle reçu?

M. PELLETIER: Je n'en sais rien.

M. GERMAN: Elle aurait dû toucher les $100,000.

M. PELLETIER: Il fallait que le contrat fût assez plantureux pour qu'on en paie $100,000.

M. MACDONALD: Toute cette affaire qui a duré si longtemps aujourd'hui me paraît être une tempête dans un verre d'eau. Le ministre paraît tenir, pour quelque raison à faire bien du bruit autour d'un contrat qu'il n'ose pas déclarer mauvais et qui, d'après toutes les apparences, n'a rien de contraire aux intérêts du pays. Comme l'a démontré l'analyse du document faite par mon honorable ami de Welland, rien dans le contrat amendé n'était de nature à justifier le ministre de chanter victoire. Il n'y a rien du tout là-dedans. Quiconque a suivi attentivement la discussion, comme plusieurs d'entre nous ont essayé de le faire, comprendra que le directeur général des Postes a voulu tout simplement faire une démonstration.

M. PELLETIER: Ce n'est pas moi qui a soulevé cette question.

M. MACDONALD: Nous devrions en venir à l'étude du crédit soumis à la Chambre.

bre. Il y a d'autres questions importantes au sujet desquelles les honorables messieurs de ce côté-ci et, je présume aussi de l'autre côté, représentants des différentes parties du pays sont désireux de poser des questions et d'obtenir des réponses du ministre. Mon honorable ami a été certainement lent à donner des renseignements durant la session.

Les honorables messieurs de ce côté de la Chambre ont maintes et maintes fois demandé des documents relatifs à différentes questions, et nous avons éprouvé plus de difficultés à les obtenir du ministère du directeur des Postes que de tout autre ministère.

M. LEMIEUX: C'est le premier débat que nous ayons eu, et la session touche à sa fin.

M. MACDONALD: La difficulté consiste en ce que les documents demandés n'ont pas été déposés dans beaucoup de cas. En conséquence, il y a une foule de renseignements que les honorables membres désireraient obtenir. Au cours de la session, j'ai moi-même posé plusieurs questions au sujet d'affaires se rattachant aux routes postales dans mon comté, et, presque chaque fois, on m'a répondu que l'affaire était à l'étude. Dans certains cas, d'après la rumeur, on a sommairement résilié des contrats pour les accorder à d'autres personnes, à des montants plus considérables que ceux auxquels les entrepreneurs précédents en avaient été les adjudicataires. J'ai inscrit sur le feuilleton des ordres du jour une question au sujet du sort de ces entreprises, mais la seule réponse que j'aie reçue du ministre des Postes a été que l'affaire était à l'étude. Il indique que toute l'affaire est d'une telle importance que la politique du ministère est de refuser de fournir des renseignements, en même temps qu'il évoque toutes sortes d'objections pour résilier les contrats dont nous avons parlé durant tout cet après midi. Il a résilié des contrats, aux termes desquels des gens avaient fait des dépenses de bonne foi. Il les a résiliés à droite et à gauche avec un mépris absolu de la perte personnelle subie par les entrepreneurs et par les personnes localement intéressées.

Il y a quelque temps, j'ai essayé d'obtenir certains renseignements au sujet d'une route postale rurale dans ma circonscription. Bien que nous n'eussions pas réussi à obtenir quelques renseignements en posant des questions par la voie ordinaire, j'avais cru que nous réussirions à en obtenir quelque-uns aujourd'hui, lors de la délibération du budget du ministre. Je désirerais attirer l'attention du ministre sur l'entreprise adjugée entre Pictou et West-River dans le comté de Pictou, où le préposé au service durant les dix à douze dernières années a recemment été averti que son contrat était résilié. Un nouveau courrier accomplit actuellement le service. On dit qu'il reçoit deux cents dollars de plus que l'ancien courrier. Le ministre voudrait-il me faire connaître la situation à cet égard et m'apprendre s'il a été adjugé une nouvelle entreprise?

M. PELLETIER: Je ne pourrais le dire incontinent?

M. MACDONALD: Le ministre a ses fonctionnaires auprès de lui.

M. PELLETIER: Le surintendant ne peut se rappeler sans consulter le dossier. Nous prendrons en note la question.

M. MACDONALD: Je désire formuler cette plainte: J'ai inscrit, il y a un mois, une question sur le Feuilleton des ordres du jour, à l'effet de savoir la raison pour laquelle on a résilié ce contrat pour le transport de la poste, destitué l'ancien entrepreneur et adjugé l'entreprise à une autre personne. On a rapporté sur les lieux que le nouvel adjudicataire recevait deux cents dollars de plus que tout autre soumissionnaire. J'ai inscrit ma question sur le Feuilleton, mais je n'ai pu obtenir de renseignements de la part du ministère. Mon honorable ami m'apprend maintenant, lors de la délibération du buget, qu'il ne peut me fournir de renseignements.

M. PELLETIER: N'a-t-il pas été donné une réponse?

M. MACDONALD: La réponse a été que le ministère étudiait la question. Telle est la réponse du ministre au sujet d'autres questions inscrites sur le Feuilleton au cours de la présente session. Mon honorable ami est cauteleux en ce qui concerne la manière de retenir des renseignements que les membres de cette Chambre ont le droit de connaître avant l'adoption du budget. Comment pouvons-nous obtenir du ministre des Postes une réponse franche ordinaire, comme en donne tout autre ministre, à une question ordinaire, au sujet d'un détail administratif? Le ministre des Postes résilie aujourd'hui un contrat pour le transport de la malle, qu'il accorde apparemment à une autre personne. Il ne peut cependant nous fournir aucun renseignement à ce sujet. Nous voyons dans la presse locale la publication d'une demande de soumission en vue de l'accomplissement d'un service postal, vous voyez un homme accomplir ce service, et un honorable membre inscrit une question sur le Feuilleton des ordres du jour: Quel est l'entrepreneur? Nous constatons qu'une personne effectue temporairement le service, que le ministère est à considérer toute l'affaire et qu'il est impossible d'obtenir à présent des renseignements complets. Telle a été mon expérience de l'honorable ministre, et je regrette de faire cette constatation. Permettez-moi de lui poser une autre question: Qu'est-il advenu de la

pétition présentée en vue d'augmenter le service de livraison postale rurale dans le comté de Pictou, entre Pictou et la station de West-River et les points intermédiaires?

M. PELLETIER: Mon honorable ami recevra une réponse demain. Je suis quelque peu surpris des observations de mon honorable ami, que je ne réponds pas aux questions. J'ai dû, je crois, répondre à plus de questions au cours de la présente session, que tous les trois ou quatre autres de mes collègues, et j'y ai répondu de mon mieux. J'ai fait plus que cela. Lorsque les membres n'ont pas été satisfaits des documents deposés ou des réponses faites, et lorsqu'ils m'ont demandé par écrit d'autres renseignements, je les leur ai fournis. L'honorable représentant de Guysborough (M. Sinclair) en témoignera, car il est un de ceux que je me rappelle. Je n'aime pas voir l'honorable député de Pictou prendre cette attitude, parce que je tâche de donner aux membres les renseignements que je suis obligé de leur fournir, en qualité de membre du Gouvernement. Il peut se trouver un cas, comme celui mentionné par mon honorable ami, dans lequel les renseignements n'ont pas été donnés. Ce n'est pas l'habitude de fournir ces derniers, lorsqu'une entreprise est en cours.

M. MACDONALD: Mon honorable ami n'a pas répondu à une seule des questions que je lui ai posées cet hiver, et je lui en ai posé sept ou huit.

M. PELLETIER: Je regrette que mon honorable ami ait cette impression.

M. MACDONALD: Il les trouvera dans les Débats.

M. PELLETIER: Que mon honorable ami demande à ses voisins si j'ai refusé de leur donner des renseignements. Lorsqu'ils m'ont adressé par écrit des plaintes qu'ils manquaient des renseignements, ou qu'ils en désiraient de plus amples, j'ai répondu à leurs lettres et je leur ai donné les renseignements. Si l'honorable député de Pictou avait suivi la même ligne de conduite, au lieu de me faire des reproches amers ici, je suis certain qu'il m'aurait trouvé disposé à faire pour lui ce que j'ai fait pour d'autres.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'unis vigoureusement mes protestations à celles de l'honorable représentant de Pictou. Je crois qu'elles sont très appropriées et bien méritées. Le ministre des Postes et son ministère semblent très généreux et bien disposés à cette phase de la session, mais je puis témoigner que les rapports n'ont pas été déposés aussi promptement qu'ils auraient dû l'être. Le 14 février, il a été émis un ordre pour la production de documents relatifs à la destitution du maître de poste à Arisaig, dans le comté d'Antigonish, et à la nomination de son successeur. La correspondance n'est pas très volumineuse. A la lecture de quelques-uns des rapports déposés, j'ai constaté qu'on avait supprimé une partie considérable de la correspondance. J'ai trouvé des mentions des plaintes faites au secrétaire du ministère, adressées par des personnes dans la localité, demandant le renvoi, mais le dossier n'indique pas la nature des plaintes, ni le nom des plaignants. Il y a quelque temps, j'ai écrit au ministre une lettre personnelle, vu que je n'obtenais pas satisfaction du ministère, pour attirer son attention sur ce qu'il y avait eu des omissions. Il a eu la bonté d'accuser réception de ma lettre et de m'apprendre que les documents visés avaient sans doute été omis par suite d'un oubli au ministère. Il m'a procuré les renseignements dans un cas, mais il ne me les a pas encore fournis dans l'autre.

M. PELLETIER: Je les ai toujours bien fournis dans un cas.

M. CHISHOLM: Oui, et je suis bien disposé à accorder le mérite lorsqu'il est dû. La difficulté est que le ministre des Postes et d'autres ministres se sont imaginés être les maîtres du pays et pouvoir traiter en esclaves la moitié du pays qui est libérale. Ils résilient des contrats à droite et à gauche, ils destituent des maîtres de poste et ils n'essaient pas de se justifier par des motifs de décence ou de moralité, mais ils déclarent simplement: Nous sommes au pouvoir, vous en êtes exclus, avalez votre pilule comme des hommes et ne criez pas. Permettez-moi d'attirer l'attention du ministre des Postes sur la manière dont les entreprises sont adjugées. Le système d'après lequel on demande des soumissions est la plus grande farce qui soit. L'objet du ministre des Postes est de décourager les libéraux de soumissionner. J'appellerai l'attention du ministre sur le fait se rattachant à l'entreprise du transport de la malle entre la gare et le bureau de poste de Linwood.

Je constate que, sur la recommandation, non d'un membre siégeant dans cette Chambre, mais du sous-comité conservateur dans le district, on a adjugé l'entreprise à une autre personne après l'expiration du contrat alors en vigueur. Le ministère a eu l'habitude, lorsque le montant était peu élevé, de renouveler l'entreprise au même prix avec le même entrepreneur. Dans le passé, l'habitude n'a pas été de l'adjuger à une autre personne, même si la somme était inférieure à $200, sans demander de soumissions. Dans le cas présent, il n'a pas été demandé de soumissions. L'homme qui avait la direction du patronage—il est maintenant le sénateur Girroir—a écrit au ministère dans les termes suivants:

> En ce qui concerne ce service, je veux que vous adjugiez l'entreprise à N. David Delorey, au lieu de l'adjuger à M. Décoste, l'ancien entrepreneur.

Il n'a jamais été porté plainte contre M. Décoste; Delorey doit cependant obtenir sa petite entreprise. Je trouve un autre cas dans le dossier que j'ai entre les mains, le service entre Beauly et Saint-André. Il a été reçu trois soumissions dans ce cas. Je ne me plains pas de l'adjudicataire, mais du système. Les soumissionnaires ont été les suivants: A. T. Chisholm, Beauly, $130, Wm. W. Chisholm, $135; Michael Punch, Beauly, $140. Le ministère écrit virtuellement cette proposition: Voulez-vous que nous négligions ces soumissions—en d'autres termes, quels sont vos amis? Le 23 mai 1912, le sous-ministre des Postes écrit à M. E. Lavin Girroir dans les termes suivants:

J'ai reçu votre lettre du 16 courant, dans laquelle vous demandez que l'entreprise du service postal entre Beauly et Saint-André, puisse être adudgée à Michael Punch à $140. Existe-t-il des raisons d'une nature publique qui justifieraient le ministère à négliger les deux plus bas soumissionnaires? Dans l'affirmative, veuillez me les exposer. Il faudra néanmoins que M. Punch abaisse sa soumission à $135. Serait-il disposé à le faire?

Voici la lettre adressée par M. Girroir le 16 mai 1912:

J'ai reçu il y a quelque temps votre lettre, me faisant part de la soumission relative au service postal à Beauly et Saint-André. Je crois que la plus basse soumisison a été de $140. Il serait dans l'intérêt public d'adjuger l'entreprise à M. Michael Punch, un des soumissionnaires, à ce prix-là. Il accomplira le service pour $140.

En premier lieu, M. Michael Punch n'était pas le plus bas soumissionnaire; il était le plus haut. M. Girroir écrit au ministère et lui demande d'adjuger l'entreprise à M. Punch. Le ministère répond comme suit: "Existe-t-il une raison d'une nature publique, qui justifierait le ministère à exercer cette action?" Il recommande d'énoncer une raison. La voici:

J'ai reçu votre lettre du 20 courant, dans laquelle vous me demandez s'il existe des raisons d'une nature publique, qui justifieraient le ministère à négliger les deux plus bas soumissionnaires pour cette route. J'ai renvoyé cette affaire au comité régional, et il m'apprend que le plus bas soumissionnaire n'a pas accompli un service satisfaisant dans une autre occasion, alors qu'il était l'adjudicataire de l'entreprise du transport de la malle dans ces environs. Le comité est désireux de voir adjuger l'entreprise à l'un des deux autres. M. Punch abaissera son prix à $135.

Le plus bas soumissionnaire n'avait jamais effectué d'entreprise à cet endroit, et il n'a jamais été occupé dans aucun service postal. Lorsque je me suis procuré cette correspondance, je lui ai écrit afin de m'assurer s'il avait été occupé à un service de cette nature et s'il avait été porté des plaintes contre lui. Il a déclaré n'avoir jamais été l'adjudicataire d'un transport de courrier et que la déclaration faite dans la lettre de M. Girroir était sans fondement. Au cours de la dernière session, j'ai entendu des ministres déclarer dans la Chambre que leur politique consistait à donner suite à la recommandation d'un membre ou d'un candidat vaincu, qui certifiait de sa propre connaissance l'exactitude de son assertion et de sa recommandation. Cela est très régulier.

Dans le présent cas, on a négligé le candidat défait et confié le patronage à un comité local. Le candidat défait était un homme droit, qui verrait à ce qu'il fût rendu justice, mais qu'un tory eût chaque fois la préférence. Il possédait en même temps le sens de la justice, et il n'a pas voulu se prêter à un semblable arrangement.

M. SINCLAIR: A quel parti appartient M. Punch?

M. CHISHOLM: Il se trouve être un conservateur. Mais je n'ai rien à lui reprocher de ce chef ou de tout autre. Je me plains de ce qu'on lui a adjugé l'entreprise sur la recommandation du comité régional, bien que sa soumission fût la plus élevée. Cette action aura pour effet d'exclure les soumissionnaires libéraux, car le ministère adjugera l'entreprise à ses propres amis, en les faisant baisser au montant. C'est simplement se moquer du système des soumissions.

J'ai un autre cas: l'entreprise relative au transport de la malle entre Antigonish et Livingstone-Cove. Ils ont été très lestes à ce sujet. La plus basse soumission était par plusieurs centaines de dollars—je parle de mémoire—inférieure à celle de la personne à laquelle le parti désirait adjuger l'entreprise. Il a cherché des excuses. Une a été que le soumissionnaire ne possédait pas d'immeubles en son propre nom. Ce n'est pas une justification. Bien qu'il ne possédât pas de propriété, il pouvait être honnête homme. A quoi servent les garanties? Pour quelle raison demandez-vous une obligation? Cet homme était disposé à donner d'autres garanties, si celles qui étaient proposées n'étaient pas jugées satisfaisantes, il a offert une garantie incontestable, et le ministère était d'abord prêt à l'accepter; mais une lettre de la nature de celle déjà mentionnée a été écrite le 29 juin 1912 par le sénateur Girroir.

Je n'ai pas reçu de vos nouvelles au sujet de la route du service postal de Livingstone-Cove. Vous vous rappellerez que je vous ai écrit il y a quelque temps et que j'ai exprimé le désir que cette entreprise fût adjugée à M. Angus McPherson. J'ai allégué que McAdam, le plus bas soumissionnaire, n'était pas un homme de fortune et qu'il ne serait pas en mesure d'accomplir un bon service. J'écris aussi au ministre aujourd'hui à ce sujet pour qu'il puisse, à la première occasion, étudier l'affaire avec vous.

J'espère qu'il y aura quelque moyen d'arranger cette entreprise en faveur de McPher-

son, car le public en général désire qu'il l'obtienne.

Cette lettre est adressée au sous-ministre. Vous remarquerez que, connaissant le ministère comme il le connaît, il n'a pas d'hésitation à faire une demande scandaleuse, une suggestion malhonnête. J'ai demandé la correspondance relative à l'entreprise d'Antigonish et de Livingstone-Cove. Je ne crois pas qu'elle ait été déposée; mais, si elle l'a été, je n'ai pas remarqué la mention de ce que je vois dans la lettre qui a déjà été lue. Cela indique seulement qu'il est malheureux même pour un sénateur d'écrire sur deux sujets dans la même lettre. Ils ont maintenu ce service pendant un an et ils payaient un excédent à l'entrepreneur afin de pouvoir trouver une excuse pour écarter le plus bas soumissionnaire et adjuger l'entreprise à un soumissionnaire plus élevé. J'allais parler de la manière dont on abuse du ministère. Ce dernier reçoit des renseignements de sources absoluement indignes de confiance—à dessein ou non, ce n'est pas à moi de le dire. J'allais mentionner un autre cas—mais je m'en abstiendrai—l'entreprise de Heatherton et Guysborough. C'est un des cas les plus scandaleux d'escamotage de soumissions, dont ce pays ait jamais entendu parler. Si cette politique doit régner, cela signifie simplement qu'aucun libéral ne soumissionnera. Toutefois, s'il en est ainsi, laissez-le moi savoir. Pourquoi prétendre adjuger les entreprises d'une manière honnête et pratique, lorsque, au témoignage de la correspondance, votre seul but, en demandant des soumissions pour des entreprises de transport de la malle, est de conclure des arrangements favorables aux amis du parti. Il se peut que l'on nous accuse d'avoir parfois fait la même chose quand nous étions au pouvoir, mais ce n'est pas une réponse.

Mon expérience à ce sujet a été qu'on a accordé la préférence au libéral, lorsque les soumissions étaient au même prix ou virtuellement au même prix. Mais je ne connais aucun cas sous l'ancien gouvernement, où il a été demandé des soumissions et où l'entreprise a été adjugée à un libéral, alors que le plus bas soumissionnaire s'est trouvé être un conservateur. J'ai eu des cas où j'ai cru qu'il fallait adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire suivant, non parce qu'il était libéral—bien qu'il le fût, de fait—mais parce qu'on m'avait représenté qu'il était dans les affaires et mieux équipé pour assurer un service satisfaisant. J'ai cru qu'il fallait écarter le plus bas soumissionnaire, étant donné que la différence entre eux était faible. L'ancien ministre des Postes m'a cependant invariablement opposé un refus. C'était peut-être parce que je n'avais pas assez d'influence; je vous énonce seulement les faits. Ma protestation vise la demande de ces faibles soumissions d'entreprises, l'écartement virtuel de ces soumissionnaires et la considération préalable des intérêts des amis du parti.

M. KAY: Je désirerais attirer l'attention du ministre des Postes sur la résiliation du contrat dans le comté de Missisquoi accordé à J. C. Beeman, le courrier entre la gare de Saint-Armand et Frelighsburg. Lorsqu'il demande des soumission, le ministère ferait peut-être bien de déclarer, je crois, qu'il est inutile à tout libéral de soumissionner. En effet, lorsqu'un libéral passe un contrat, même s'il fait une grande dépense en achetant des chevaux et des voitures, et bien que la durée de son contrat soit de quatre années, il constate soudainement la résiliation de ce contrat. Dans le présent cas, le contrat a été passé le 1er janvier 1912 entre le ministre des Postes actuel et M. J. C. Beeman. Si le ministre des Postes avait alors su que M. Beeman était libéral, il ne lui aurait pas adjugé l'entreprise. Mais, comme il l'ignorait, il la lui a adjugée, vu qu'il était le plus bas soumissionnaire. On n'a pas attiré son attention sur la nuance de M. Beeman avant mai. Au mois de mai de l'année dernière, il a été tenu une élection provinciale, et le maître de poste a été destitué et naturellement remplacé par un bon conservateur. Mais ce dernier n'a pas jugé que cette charge lui suffisait et il a cherché à obtenir aussi l'entreprise de la poste. Par conséquent, on a averti M. Beeman qu'il était formulé contre lui une plainte portant qu'il avait déposé dans les boîtes postales des imprimés destinés à la campagne libérale. Il a absolument nié l'accusation.

M. PELLETIER: Mais c'était un fait.

M. KAY: C'est un fait que les imprimés s'y trouvaient, mais ce n'est pas un fait que le courrier les y avait déposés. Ils l'ont été par des amis de celui qui désirait obtenir l'entreprise. Je désire lire une lettre, qui, je suppose, a confirmé l'affaire dans l'esprit du ministre des Postes.

,A l'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes,
Ottawa.

Cher monsieur,—Ci-inclus est un spécimen des imprimés mis dans les journaux quotidiens par J. C. Beeman, le courrier, route postale n° 1, gare de Saint-Armand, Frelighburg, et contenus dans les boîtes postales. Cet imprimé particulier se trouvait dans la boîte de J. E. Smith sur la dite route mardi, le 3 mai 1912. Un mémoire suivra signé par des conservateurs, demandant sa destitution immédiate, car, après ce qui s'est passé, il faut instituer une enquête. En effet, allons-nous, nous qui sommes conservateurs, être exposés au ridicule par le dit J. C. Beeman à l'emploi du Gouvernement. Cet homme a montré et montre à des personnes qui peuvent être nommées, une lettre écrite par un employé du ministère des

Postes. Cette lettre énonce que John Kraus a été la cause de certaines difficultés sur lesdites routes. " Cher monsieur, quelque puisse être l'ennui que j'ai causé au ministère des Postes, je le regrette, mais je révoque en doute l'assertion. En effet, c'était simplement une question de justice. Allons-nous être réduits au silence par certains fonctionnaires subalternes, parce que, de fait, de simples employés, qui étaient de la valetaille libérale, ont, dans le passé, préconisé la réciprocité jusqu'au 21 septembre 1911? Ils ont revêtu la toison du doux agneau pour donner d'une manière plus malfaisante libre cours à leur méchanceté de loup. J'ai l'intention de scruter ceci à fond et, dans l'intervalle, d'autres témoignages suivront.

Votre très sincère,
(Signé): John Kraus,
Frelighsburg, Qué.

Il me semble que ces témoignages sont à peine suffisants pour résilier un contrat en vigueur depuis quatre mois seulement. Mais M. Pettie désirait obtenir cette entreprise, et il a signé l'affidavit que j'ai lu. En outre, il y a la lettre de M. France, qui était depuis longtemps en discorde avec M. Beeman. Il m'est parfaitement clair que ces imprimés libéraux, qui ont si fortement nui aux conservateurs dans la dernière élection provinciale, avaient été mis dans les boîtes par les cultivateurs conservateurs le long de cette route. Je désirerais obtenir une petite explication du ministre des Postes à ce sujet. Possède-t-il d'autres témoignages que ceux contenus dans les documents déposés?

M. PELLETIER: Le présent cas est celui d'un entrepreneur qui sait ou devrait savoir que toute matière postale transportée devrait être payée. Nous avons au dossier des preuves absolues que ce courrier a reçu ces imprimés libéraux du gouvernement de Québec et les a distribués dans les boîtes le long de la route. C'était une fraude; c'était contraire à tous les règlements du ministère, et cela a privé le gouvernement du revenu légitime que ces imprimés rapporteraient au ministère, s'ils étaient mis à la poste de la façon régulière.

M. MACLEAN (Halifax): Quel règlement interdit cela?

M. PELLETIER: La stipulation qu'il faut mettre des timbres-postes sur ces imprimés.

M. MACLEAN: S'ils n'étaient pas mis à la poste, il ne serait pas subi de perte, en ce qui concerne les timbres-postes.

M. PELLETIER: S'il n'est pas mis de timbres, si les imprimés ne sont pas mis à la poste et si le courrier les distribue, il ne remplit pas son devoir. Il nous prive du revenu que nous percevrions si, à titre d'entrepreneur du ministère, il ne distribuait pas ces imprimés, qui devraient passer par la poste. Il me semble ne pas y avoir de doute qu'on aurait dû empêcher l'homme d'agir ainsi et le punir d'avoir ainsi agi.

M. KAY: L'honorable membre possède-t-il d'autre preuve de ceci que celle contenue dans ce rapport?

M. PELLETIER: Il y avait les affidavits.

M. KAY: Des affidavits d'hommes qui désiraient l'entreprise; je ne crois pas que leur valeur soit très considérable.

M. MACLEAN (Halifax): Il reste le fait que depuis l'administration du ministère des Postes par le ministre des Postes, ce dernier a fréquemment résilié des contrats pour le transport de la malle avant l'expiration de la durée des contrats, pour cause de partisannerie. J'ai déjà fait une fois observer à cette Chambre—et je crois que mon attitude était bonne— que le ministre des Postes n'a aucun droit de résilier des contrats pour le transport de la malle pour cause de tout acte de partisannerie de la part des courrier. Je puis concevoir certains actes de la part d'un facteur, qui pourraient peut-être mériter châtiment dans la nature de la résiliation de son contrat, mais je désirerais demander au ministre des Postes d'après quel principe ou d'après quelle théorie il justifie la résiliation d'un contrat pour le transport de la malle pour la simple raison que le courrier est un partisan?

M. PELLETIER: Cela nuit à son service.

M. MACLEAN: S'il obtient cette entreprise au moyen d'une soummission publique; il est tenu d'accomplir son service aux termes de ce contrat, et c'est tout ce que ce pays devrait exiger de lui. Le Gouvernement du Canada ne devrait pas espérer qu'un homme s'abstiendra de prendre toute part active en faveur de son parti politique, simplement parce qu'il a réussi à obtenir un contrat pour le transport de la malle. Je ne sache pas que la chose se soit jamais produite sous le régime des prédécesseurs des honorables membres de la droite. Je crois qu'elle ne s'est jamais produite, mais, dans l'affirmative, elle mérite une condamnation aussi forte que le mérite la même conduite aujourd'hui. De toutes les nombreuses choses injustifiables et répréhensibles faites par des honorables messieurs de l'autre côté depuis leur avènement au pouvoir, je crois que la résiliation des contrats pour le transport de la malle sur des accusations de partisannerie est la plus injustifiable et qu'elle mérite la plus sévère censure de cette Chambre. Je ne discuterai aucuns cas particuliers survenus dans ma province, mais mon attention a été attirée sur de nombreux cas où des contrats ont été résiliés sur les plus faibles témoignages de partisannerie. Je considère

que, même si l'entrepreneur du transport de la malle était aussi partisan que l'honorable ministre des Postes lui-même, cela ne serait pas une raison motivant la résiliation du contrat.

M. SINCLAIR: Il semble que le ministre des Postes n'ait pas de réponse à faire à cette occasion, et nous devons supposer que ce sera la politique de son ministère. Si ce doit être la politique de son ministère, il est alors inutile pour un libéral de soumissionner à un contrat pour le transport de la malle dans ce pays, tant que l'honorable monsieur aura la direction du ministère.

M. BURNHAM: Dans mon comté, les libéraux ont presque monopolisé les nouvelles entreprises.

M. SINCLAIR: S'il en est ainsi, on ne les a pas signalées à l'attention du ministre des Postes. Si un libéral obtient une entreprise dans une concurrence loyale, s'il dépose ses garanties et s'il exécute son entreprise sans donner lieu de plainte, le ministre n'a aucun droit de résilier son entreprise. J'ai connu des cas où des entrepreneurs de transport de la malle ont été obligés d'exécuter leurs contrats en éprouvant de grands inconvénients et de fortes pertes et où des cautions ont été forcés d'exéuter leurs contrats.

Si nous sommes pour laisser un principe de cette sorte s'introduire dans les contrats passés par ce Gouvernement, alors nous pourrions tout aussi bien abandonner le principe de demander des soumissions, parce que si un libéral réussit à se faire adjuger une entreprise à la suite d'un concours, il peut à tout instant se lutter contre le droit que s'arroge le ministre de résilier le contrat après qu'il est exécuté, et après que le voiturier a exécuté ce qu'il avait à faire. Il n'y a jamais eu encore un tel principe exposé par aucun ministre des Postes en ce pays, avant que mon honorable ami fût entré en fonctions, et je ne crois pas que semblable chose devrait être tolérée en un pays libre. C'est l'abandon de tout ce que nous considérions auparavant comme juste et convenable dans la gestion du département des Postes. La session est maintenant trop avancée, et le ministre ne nous a pas encore offert l'occasion de discuter ces questions. Nos bureaux sont encombrés de plaintes de cette sorte, et je ne crois pas que nous devrions laisser finir cette session avant de faire, pour le public quelque lumière sur la manière en laquelle les affaires des Postes sont administrées. Il me faudrait plus de temps que je n'en pourrais disposer pour faire connaître au comité tout ce qui est arrivé dans ma propre circonscription. Le ministre des Postes a destitué des receveurs à droite et à gauche, sans aucun motif valable. Je n'ai pas pu obtenir une liste complète de ces destitutions dans mon comté, mais tout en étant ici à mon siège j'ai pu dresser une liste de quelques noms se rappelant le plus immédiatement à ma mémoire, et voici ces noms: J. F. Reeves, Mulgrave; capitaine Carrigan, Sant-Point; Abner Carr, St.-Francis-Harbour, Parker Hart, South-Manchester; Patrick Shea, Tomkinsville; W. McKinnon, Erinville; Parker Sangster, Upper-New-Harbour; capitaine F. Myres, Cole-Harbour; F. Fougère, Port-Félix; W. H. Harris, White-Head; capitaine A. Roberts, Canso; R. Hendsbee, Half-Island-Cove; W. Conroy, Country-Harbour; J. Millward, Stormont; A. D. Archibald, Grenelg; George Taylor, Bekerton; J. J. McNeil, Grant's-Lake; John M. Rogers, Roman Valley; James Bowles, Alder-River; Sanford Langley, Isaac's-Harbour-North. Tous ces receveurs ont été destitués dans ma circonscription, et il y en a encore plusieurs autres. La plupart ont été destitués sans motif valable, bon nombre sans aucune enquête, et quelques-uns après un simulacre d'enquête. Je n'ai pas le temps de repasser tous ces cas, mais il y en a un dont je veux cependant parler, celui de Parker Hart, de South-Manchester. Quand l'agitation a commencé à ce sujet, j'ai attiré là-dessus l'attention de mon honorable ami le ministre des Postes. Une pétition lui fût envoyée, le priant de ne pas destituer ce receveur, mais il ne prêta aucune attention à cette pétition. Le bureau de M. Hart se trouvait dans un endroit central du district, et les voisins qui prenaient leur courrier à ce bureau désiraient que M. Hart restât en fonctions. Cela ne se borne pas au parti libéral. Les gens des deux partis désiraient que M. Hart pût continuer à agir comme receveur. Mais mon honorable ami n'a tenu aucun compte de la requête des gens de ce district, et il a destitué M. Hart sans la moindre enquête ou sans qu'aucune plainte eût jamais été faite contre lui.

Il n'a pas pu trouver personne autre, tout le long de la grande route allant de Boylston à South-Manchester, pour prendre ce bureau, et alors qu'a-t-il fait? Il lui fallut aller à un demi-mille de là, pour demander à un nommé Callahan de prendre charge de ce bureau. Mais cela se trouve à un chemin de traverse, et les gens ne veulent pas de ce bureau. Il en est résulté que les gens préfèrent que leur courrier soit retenu au bureau de Boylston, à trois milles plus loin, et ils aiment mieux se rendre jusque-là plutôt que d'avoir à voyager, durant un mille et demi, sur un mauvais chemin côteux jusqu'à la maison de Callahan. C'est là la situation dans South-Manchester. La pétition envoyée à mon honorable ami, en décembre 1911, avant qu'il ne décidât de destituer Hart, était conçue dans les termes suivants:

A l'honorable ministre des Postes du Canada.

Qu'il plaise à Votre Honneur:

Vos petitionnaires sont des citoyens de South-Manchester, dans le comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Ecosse.

Parker Hart a été receveur des postes depuis six ans, à South-Manchester.

Il y a douze familles dans le district, familles éparses sur une assez grande étendue, et le présent receveur du bureau habite le centre du district, et peut bien mieux servir le public que si le bureau était ailleurs.

M. Hart, durant le temps qu'il a été en fonctions, a donné la plus entière satisfaction; il est courtois et affable, et il serait regrettable qu'aucun changement serait fait qui pourrait diminuer l'efficacité du service postal dans le district.

Et c'est pourquoi vos pétitionnaires prient qu'aucun changement ne soit effectué au bureau de poste dudit district, mais que plutôt M. Hart reste en fonctions.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Thos. H. Callahan,	South-Manchester.
Mme Mary J. Callahan	"
Howard Callahan	"
Mme John O'Brien	"
J. R. O'Brien	"
John H. Myers	"
Mme John H. Myers	"
Mme Abner S. Myers	"
John A. McMaster	"
Mme J. A. McMaster	"
J. J. McMaster	"
Mme Cutler J. Marshall	"
Ella A. Marshall	"
Mable L. Hart	"

Ces gens-là ne sont pas tous des libéraux Il en est qui appuient le parti de mon honorable ami. J'ai envoyé cette pétition au ministre des Postes avec une lettre où je disais:

Je vous inclus une pétition que j'ai reçue des citoyens de South-Manchester vous demandant de garder le bureau de poste au même endroit où il est maintenant.

Mon honorable ami a accusé réception de cette lettre, et l'autre nouvelle que j'en ai eue est que le receveur est destitué sans enquête et que le bureau de poste a été transporté en un endroit fort incommode. Il est résulté de ce déménagement, à la maison de M. Callahan, à 1 mille et demi de là, que les frais de transport du courrier sont passés de $100 par année à $165 par année. Le ministre a rendu ce service inutile pour les gens du district et il a augmenté les frais de $65. C'est là un échantillon de la manière avec laquelle le ministre dirige le service postal dans ma circonscription. Je pourrais vous citer beaucoup de cas semblables, mais c'est là le seul que je désire mentionner pour le présent. Ces choses ne sont pas justifiables, le ministre ne saurait les justifier, cela ne peut pas être fait, et c'est une honte pour le département et pour le ministre qu'il permette que de semblable choses puissent être faites.

Mr. D. B. NEELY (Humboldt): Je n'ai pas de plainte particulière à faire au sujet de destitutions de receveurs de postes dans la circonscription de Humboldt, parce que je sais qu'il y en a eu un certain nombre, et je ne voudrais pas dire que si l'esprit de parti politique est une faute qui doit être punie de destitution, quelques-uns de ceux qui ont été destitués ne l'ont pas été avec justice.

Ce dont j'ai à me plaindre c'est au sujet de la manière en laquelle le service des postes, en un certain endroit du comté que j'ai l'honneur de représenter, a été suspendu durant pour ainsi dire toute une année en attendant la décision et la redécision du candidat défait dans ce comté lors de la récente élection pour savoir qui devait remplir la vacance qui venait de se produire. Je veux parler du village de Wakaw, un nouveau village sur un embranchement du Grand-Tronc-Pacifique allant de Young à Prince-Albert. Les rails furent posés en cet endroit dans l'automne de 1911, et immédiatement après un petit village commença à surgir, ainsi qu'il arrive dans l'Ouest.

L'ancien bureau de poste était à quelque trois quarts de mille de là. Comme l'ancien receveur avait ses affaires au point où il se trouvait, il devint nécessaire de transférer le bureau ailleurs pour la commodité du village. L'affaire fut soumise à l'attention du département, ainsi qu'en fait foi la demande suivante, soumis au Sénat à la suite d'un ordre daté du mois de février de cette année:

Pour dossier de tous papiers, télégrammes, pétitions, lettres et autres documents se rapportant en quelque manière que ce soit à la nomination de M. McCloskey, receveur de postes de Wakaw, Saskatchewan.

Au mois de février de l'année dernière, une femme veuve qui gagnait sa vie en tenant une maison de pension ou un restaurant dans le village, demanda la position de receveuse des postes, et elle accompagna sa requête d'une pétition signée par tous les citoyens du village. La chose fut référée au candidat défait lors de la dernière élection, M. Hearn, et il recommanda la nomination de cette femme comme receveuse. Je ne trouve rien à redire à la méthode suivie par le département en référant cette recommandation au candidat défait. Je comprends que c'est la pratique reconnue, mais ce à quoi je trouve à redire c'est que, pour ne pas être en désaccord avec les vues ou changements de vues du candidat défait, le service public dans ce village particulier ait été une honte durant toute l'année. Ce service ne donna absolument aucune satisfaction aux citoyens sous aucun rapport, et bien que protestations sur protestations aient afflué au département au sujet du délai pour le changement du bureau et au sujet du caractère de la personne que l'on voulait nommer, le ministre a délibé-

rément attendu le bon plaisir du candidat défait, et il a continué durant toute l'année 1912 à donner aux citoyens ce service absolument pitoyable. Je le répète, c'est en février que fut signée la pétition des citoyens demandant la nomination de cette femme—le département avait dû sans doute se renseigner au sujet de cette femme—et M. Hearn écrivit au département pour demander que cette nomination fût faite. A quelque temps de là, en avril, M. Hearn changea d'idée et recommanda de nommer un certain McCloskey, qui dans le temps enseignait dans une école située à quelques milles du village, et il avait été convenu que McCloskey se transporterait dans le village.

J'ignore ce qui a pu décider M. Hearn à changer ainsi d'avis. On a dû sûrement lui représenter que McCloskey avait été un ami fidèle de son parti lors des élections de 1911. J'ignore quelles étaient les raisons, mais je ne crois pas beaucoup me tromper en supposant que ce fut là le motif qui a déterminé ce changement de recommandation. Au mois de mai, et immédiatement à la suite de la recommandation de M. Hearn, les citoyens de Wakaw apprirent que cette recommandation avait été faite, et la Chambre de Commerce protesta énergiquement auprès du département contre cette nomination de McCloskey, en alléguant que ce dernier n'était pas la personne qu'il fallait pour agir en qualité de receveur de postes de ce village. On allégua une conduite peu exemplaire, alors qu'il enseignait dans une école du voisinage. Ce fut alors que le sous-ministre décida de télégraphier à l'inspecteur pour lui ordonner de suspendre la nomination de McCloskey jusqu'à ce que les protestations de la Chambre de Commerce eussent été prises en considération, et jusqu'à ce qu'une enquête eût eu lieu. Le 29 mai, le département écrivit au candidat défait, M. Hearn, l'informant de la protestation de la chambre de commerce et lui demandant de le renseigner à ce sujet. Le même mois, non seulement la chambre de commerce, mais tous les citoyens de Wakaw envoyèrent une pétition demandant l'annulation de la nomination McCloskey. Soixante-huit citoyens signèrent la pétition, et chacun d'eux fut assermenté en la présence du notaire du village. Durant le même mois, le département reçut une lettre de l'inspecteur à Saskatoon, l'informant qu'il avait reçu des plaintes sérieuses au sujet de McCloskey à l'effet qu'il n'était pas la personne qu'il fallait pour la position. Le département informa alors M. Hearn de la protestation et de la pétition, et lui envoya le rapport de l'inspecteur à ce sujet. Après que la protestation contre la nomination de McCloskey eût été référée à M. Hearn pour considération et avis ultérieur, aucune réponse ne vint de M. Hearn. Au mois de juin, il fut avisé que la chambre de commerce avait de nouveau pétitionné pour la nomination de cette femme comme receveuse au lieu de McCloskey. En juillet, le département écrivit à M. Hearn, lui demandant de nouveaux renseignements au sujet de McCloskey. En août, le député de Prince-Albert (M. McKay), commença à s'intéresser à la chose, parce que Wakaw est situé à l'angle nord-ouest de la circonscription avoisinant celle de mon honorable ami de Prince-Albert, et je crois que mon honorable ami connaît assez bien les gens du village. Il écrivit au département, demandant pourquoi McCloskey n'avait pas été nommé. Cela se passait en août. Le député répondit à l'honorable député de Prince-Albert, lui disant qu'on l'avait informé que McCloskey n'était pas une personne convenable pour la position de receveur de postes, et lui donnant des détails au sujet de ces plaintes. Le 21 août, le député écrivit encore à M. Hearn.

Vous voyez donc, monsieur le président, que durant tous ces longs mois d'été le département avait refusé d'agir conformément à la recommandation de la chambre de commerce et à la pétition envoyée pour ainsi dire par tous les citoyens du village en faveur de la nomination d'une personne convenable pour agir en qualité de receveuse. On a permis que le service des postes restât complètement en désarroi en cet endroit, et on a laissé les mois s'écouler à attendre la décision du candidat défait, pour savoir s'il désirait toujours ou non recommander McCloskey à la position. A la fin d'août le département écrivit encore à M. Hearn, et celui-ci répondit en disant qu'il s'était consulté avec le député de Prince-Albert et demandant au département, malgré les plaintes portées contre McCloskey, de faire cette nomination. Au commencement de septembre, le département écrivit à l'inspecteur de poste lui donnant instructions de nommer McCloskey et de l'installer comme receveur dans le village, et je crois que l'inspecteur a suivi ces instructions et que McCloskey a été nommé. Un peu plus tard, de sérieuses plaintes ayant été faites à l'inspecteur à Saskatoon, au sujet du caractère de l'homme qu'il avait nommé, cet inspecteur fut envoyé pour s'enquérir de ces plaintes, et dans son rapport il annonça que les gens n'avaient absolument aucune confiance en McCloskey comme receveur de postes. En réalité, bon nombre de citoyens furent forcés de changer leur adresse de bureau de poste, et de faire envoyer leurs lettres par des courriers spéciaux à des bureaux de poste des environs, plutôt que de confier leurs lettres aux soins de cet individu contre lequel le Gouvernement avait été mis

en garde, non seulement par les gens du village, mais en outre par l'inspecteur qui avait fait une enquête sur les lieux, et qui avait pu se rendre compte par lui-même que les plaintes étaient bien fondées. Durant le même mois, les citoyens du village protestèrent de nouveau auprès du département contre la nomination de McCloskey, et le 23 octobre l'assistant du sous-ministre écrivit au nom du département à M. Hearn pour lui dire que de sérieuses plaintes continuaient à affluer contre le receveur. En novembre, M. Hearn écrivit au département, confirmant sa recommandation précédente de McCloskey, et exprimant l'espoir qu'aucun changement ne serait fait. Il est certes étrange, monsieur le président, que les gens de ce district aient été ainsi forcés d'accepter la recommandation du candidat défait de Humboldt, qui a été près de quelque chose comme 1,000 votes de perdre son dépôt à la dernière élection, et qu'il ait fallu accepter la nomination d'un homme que M. Hearn ne pouvait pas très bien connaître personnellement, ou du moins qu'il ne pouvait connaître que de façon très restreinte. Je dis que c'est étrange que sa recommandation ait pu être acceptée malgré les protestations réitérées des citoyens du village et de l'inspecteur lui-même, qui, je présume, n'est pas un partisan, et qui a communiqué au département les résultats de son enquête impartiale en toute cette affaire.

Heureusement pour les gens, la nomination n'a pas duré bien longtemps, le directeur de la poste a été arrêté sur la rue au mois de décembre, pour conduite désordonnée, pour conduite inconvenante de la part de tout citoyen de mœurs décentes. Il a été en conséquence amené devant le magistrat du village et condamné à l'amende. D'autres accusations sérieuses ont été portées contre lui, parmi lesquelles se trouvait l'accusation portée par l'un des clients du bureau qui avait apporté une certaine somme d'argent au bureau de poste, l'avait remise entre les mains de ce monsieur, qui avait prétendu ne pas avoir de mandats-poste en possession, et lui avait donné son chèque personnel. Le résultat en avait été que ce client du bureau de poste avait été filouté par ce directeur de la poste d'une somme de $88 que le premier désirait envoyer à Winnipeg ou à quelque autre endroit pour régler une affaire quelconque.

M. SINCLAIR: Est-il encore en fonctions?

M. NEELY: Il est resté en fonctions jusqu'à ce qu'il eut spontanément décidé de s'enfuir du pays, lorsque les accusations eurent été portées contre lui, l'une par sa femme, pour voies de fait, et l'autre par le pasteur de l'église qu'il fréquentait, également pour voies de fait. Grâce à ces accusations portées contre lui, et au fait que la police à cheval avait été chargée de l'appréhender au corps, ce digne fonctionnaire recommandé par mon adversaire de la dernière élection a jugé prudent de laisser le bureau de poste s'arranger comme il le pourrait.

Je ne reproche pas au ministre des Postes d'avoir accepté, ou recherché l'avis du candidat défait de Humboldt relativement à une nomination de ce genre. Mais assurément le ministre des Postes n'aurait pas dû imposer à la population de ce village l'inconvénient d'une suspension virtuelle du service postal durant tout une année en attendant le bon plaisir de ce monsieur, ou en attendant qu'il jugeât à propos de dire qui était digne de cet emploi, et la nomination eut dû être faite immédiatement. En second lieu, je ne crois pas que l'avis du candidat défait ni celui de tout autre individu eut dû engager le ministre des Postes à faire la nomination lorsque des accusations aussi sérieuses que celles-là étaient portées contre cet individu devant un ministre, car c'est en pareille occasion que le ministre des Postes eut dû affirmer son autorité et dire au candidat défait, ou au représentant du collège électoral: Nous ne pouvons nommer cet homme; on nous informe que ce n'est pas un homme digne [illegible] et en conséquence, nous vous demandons de recommander une autre personne. Nonobstant ces renseignements, ces rapports de l'inspecteur et ces protestations de la part des citoyens du village, le ministre des Postes a nommé cet homme. La première chose que nous apprenons après sa nomination est qu'il a été arrêté sur la rue, condamné à l'amende pour conduite désordonnée et que, des accusations sérieuses ayant été portées contre lui, il juge nécessaire de planter là le bureau et de s'enfuir du pays pour éviter la gendarmerie à cheval qui est à ses trousses, qui veut l'appréhender au corps pour lui faire subir le châtiment dû à ses méfaits. Tel est le cas sur lequel mon attention a été attirée à maintes reprises par les gens de la région et j'ai attendu cette occasion pour soumettre cette affaire au ministre des Postes. Assurément, l'attention du ministre des Postes n'a pu être attirée sur une affaire de ce genre; autrement, il n'aurait pas mis à effet la recommandation du candidat défait, et il n'aurait pas nommé un homme de cet acabit. Cependant, d'un autre côté, je soutiens que, quelle que soit la pratique suivie par le ministère lorsqu'il s'agit de faire des nominations, il n'est pas juste pour le service, de priver la population d'un service postal convenable pendant des mois et des mois pour attendre le bon plaisir de l'homme qui s'est trouvé, par hasard, à être le candidat du Gouvernement durant les élections: Il n'y a certainement aucune raison pour que tout le public souffre de ce retard et de cette inaction de la part de ceux qui sont censés faire au ministère une recommandation acceptable.

On m'a demandé d'attirer l'attention du ministre des Postes sur un cas d'une nature quelque peu différente et qui s'est produit en dehors de mon propre collège électoral. Je crois que le ministre des Postes, vu qu'il s'est personnellement occupé de ce cas, s'en rappellera lorsque je lui dirai qu'il s'agit de la destitution d'un directeur de la poste à Lloydminster, qui se trouve dans le collège électoral de Battleford. En consultant la réponse qui a aussi été produite au Sénat le 20 février, il me semble, après l'avoir examiné à la hâte, que c'est là un exemple des plus flagrants du système de partage des dépouilles que j'ai vus depuis assez longtemps. Lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, le directeur de la poste à Lloydminster était M. Lyster. Les documents relatifs à la destitution de M. Lyster et à la charge de directeur de la poste, offrent un très intéressant sujet de commentaires sur la manière de procéder évidemment adoptée et suivie au ministère des Postes, relativement aux destitutions. Il semblerait qu'une plainte a été envoyée au ministre des Postes vers le mois d'octobre 1911, à l'effet que M. Lyster était un partisan actif, qu'on devait le forcer à démissionner et qu'un autre devrait être nommé à sa place. Cette protestation a été envoyée au ministre par deux gentlemen nommés Hill et Daly, respectivement président et secrétaire de l'Association Conservatrice de Lloydminster. Au mois de décembre, ces messieurs écrivaient de nouveau au ministre des Postes, demandant de tenir en suspens, pour le moment, la démission de M. Lyster. La raison pour laquelle la démission devait être retardée durant quelque temps est donnée dans l'une des lettres que je trouve dans cette liasse. Le 21 mars de l'année dernière, un M. Keith, avocat de la ville de Battleford-Nord, qui avait été nommé pour faire une enquête sur les accusations de partisannerie contre M. Lyster, envoie la lettre suivante au ministère. Il avait apparemment reçu instructions de faire une enquête sur ces accusations et de faire rapport au ministre des Postes. Il écrit:

Je serais heureux que vous me fassiez l'honneur de m'envoyer de nouvelles instructions relativement à l'enquête judiciaire sur les accusations portées contre N. S. Lyster, directeur de la poste à Lloydminster. Je vous ai écrit il y a quelque temps que j'avais reçu une lettre de l'association conservatrice demandant que l'on ne procédât pas à l'enquête en vue des prochaines élections provinciales et l'association m'a envoyé une copie de la résolution qui avait déjà été envoyée à votre ministère.

Je regrette de dire que je ne vois pas cette résolution dans la liasse bien que je l'aie examinée avec assez de soin. M. Keith écrit cependant que tel est le but de la résolution adoptée par l'association conservatrice de Lloydminster: que l'on ne procède pas à l'enquête relative à la suspension de M. Lyster, en vue des prochaines élections provinciales. Cette lettre a été écrite le 21 mars. Il est évident que quelque chose ennuyait l'exécutif de l'association conservatrice de Lloydminster, car le 23 mars de l'année dernière, elle écrit au ministre des Postes sur un ton tout à fait différent. Voici ce qu'elle dit:

Relativement à notre lettre du 16 décembre demandant que la destitution de M. Lyster soit laissée en suspens, nous serions heureux de vous voir mettre à effet la recommandation contenue dans notre lettre du 27 novembre demandant que M. Lyster soit destitué et que M. George M. Mayberry soit nommé à sa place, et que la destitution ait lieu sans la formalité d'une enquête.

C'est là une bonne méthode tory. C'était la seconde requête demandant la destitution de M. Lyster. Il ne semble pas que ces messieurs aient eu d'accusations sérieuses à porter contre lui. Dès que les citoyens de Lloydminster eurent appris ce qui était arrivé, ils envoyèrent au ministère une pétition signée par 350 clients de ce bureau de poste, protestant contre la destitution du directeur de la poste, M. Lyster, et déclarant qu'il avait donné au public le meilleur service possible. Ces 350 noms représentent probablement la grande majorité des amis des deux partis politiques. Il est certain que ce ne sont pas tous des libéraux. Le gentleman qui a envoyé cette pétition a déclaré qu'elle n'avait pas été mise en circulation, mais avait été laissée à un certain endroit où les gens étaient allés spontanément pour la signer. Nonobstant cette protestation, le candidat défait dans cette division, M. Howell, qui demeure dans la ville de Battleford-Nord, s'est trouvé mêlé à cette affaire et lui aussi a insisté pour faire destituer M. Lyster. Cependant, le ministre des Postes n'a pas accepté l'avis de l'Association conservatrice de Lloydminster et il a ordonné une enquête. Il a envoyé M. Keith, un avocat conservateur de Battleford-Nord, à Lloydminster pour y instituer une enquête. La liasse contient la preuve recueillie par M. Keith ainsi que sa recommandation au ministère. Je veux tout simplement démontrer que, même lorsque le ministre des Postes entreprend ces enquêtes impartiales et équitables, il ne se considère pas toujours comme étant tenu de se conformer à leurs décisions. Voici la lettre envoyée par M. Keith au ministère des Postes, résumant le résultat de l'enquête:

Conformément aux instructions reçues de votre ministère par votre lettre datée du 20 du mois dernier, j'ai tenu une enquête à Lloydminster le 4 courant sur les accusations portées contre N. C. Lyster, alléguant qu'il s'est montré partisan politique alors qu'il exerçait les fonctions de directeur de la poste à Lloydminster.

J'ai d'abord eu une entrevue avec MM. Hill, Daily et Farley, qui sont officiers de l'association conservatrice et j'ai obtenu d'eux les noms de tous les témoins. Tous les témoins ont été assignés et ont donné leurs témoignages. Le directeur de la poste a aussi appelé

un certain nombre de témoins. Je constate que toutes les accusations portées contre M. Lyster sont dénuées de fondement. Parmi les témoignages recueillis, les seules que j'ai pu prendre en considération sont ceux de deux témoins, Herbert B. Hall et Ivan Frederick Crossley. Tous deux ont déclaré que M. Lyster s'est tenu aux alentours du bureau de scrutin de Lloydminster le jour de la dernière élection fédérale, durant une partie de la journée, mais ni l'un ni l'autre n'a voulu dire qu'il prenait part à l'élection. Son bureau de poste n'étant qu'à deux ou trois portes du bureau de scrutin, il pouvait être assez naturel qu'il se trouvât dans la rue en un jour où il y a autant d'excitation que le jour de l'élection, sans se mêler aucunement de l'élection. Les témoignages de Crossley et Hall sont cependant contredits par un certain nombre de témoins appelés par M. Lyster.

Je vais lire les parties qui s'appliquent au point que je veux établir. (Lisant):

M. Lyster lui-même, et un certain nombre de témoins ont déclaré sous serment que depuis la nomination de M. Lyster comme directeur de la poste, il n'a pris aucune part à la politique, et les officiers de l'association conservatrice que j'ai assignés, ont déclaré qu'ils n'avaient pas d'accusation à porter contre lui.

Je dois en conséquence faire rapport que les accusations portées contre M. Lyster ne sont pas fondées.

(Signé): D. Keith.

On serait porté à croire que cela a dû satisfaire l'honorable ministre. Son propre enquêteur avait étudié l'affaire. Il avait une protestation de la part de 350 clients du bureau de poste contre la destitution de cet homme qui donnait un excellent service public. Cela ne l'a pas satisfait, cependant, car, dans la même liasse, je trouve une lettre datée du 26 septembre 1912 et adressée à M. J. Howell, Battleford-Nord, et signée "Fidèlement à vous, L. P. Pelletier." Elle se lit comme suit:

Cher monsieur,—Relativement aux accusations de partisannerie politique portées contre le directeur de la poste à Lloydminster, je dois dire que l'examen de la preuve recueillie en cette affaire démontre évidemment que le directeur de la poste a pris part à l'élection.

Si le ministre des Postes peut seulement me fournir quelque lumière propre à justifier cette remarquable conclusion, je suis prêt à le proclamer le plus grand génie qui existe. Il a nommé un avocat appartenant à son propre parti politique pour faire cette enquête. Et après que ce gentleman, ayant assigné des témoins et recueilli la preuve, en est arrivé à la conclusion que l'accusé ne s'est pas rendu coupable de partisannerie, le ministre des Postes prenant la même preuve, la lit de telle façon qu'il en vient à la remarquable conclusion que cet homme a agi en partisan dans cette élection.

M. PELLETIER: L'honorable député a-t-il des notes au sujet de la preuve?

M. NEELY.

M. NEELY: Oui.

M. PELLETIER: Je croyais que l'honorable député disait que je n'avais devant moi que le rapport de M. Keith.

M. NEELY: Non; mais je dis que l'homme qui était sur les lieux, qui est allé au bureau de l'Association conservatrice avant de tenir l'enquête, qui a entendu les officiers de cette association rendre leur témoignage et qui a ensuite entendu les témoins de M. Lyster, bien que ses sympathies fussent évidemment contre lui, M. Lyster, qui a appuyé M. Howell, tout en étant un homme à l'esprit loyal—et je suis heureux de dire qu'il y a parmi les conservateurs des hommes à l'esprit loyal—du moins parmi ceux qui combattent dans les rangs—M. Keith en arrive à la conclusion que l'accusé n'ést pas coupable. Le ministre des Postes prend la même preuve, recueillie en calligraphie ordinaire, je suppose, et recueillie par le commissaire lui-même, et il en arrive à une conclusion absolument différente de celle de l'homme qui a fait l'enquête. Après l'enquête, M. Lyster a écrit au ministère pour s'enquérir du résultat, et il ressort de la lettre écrites par lui subséquemment que M. Leschinger lui a dit que le commissaire l'avait disculpé des accusations de partisannerie, et naturellement M. Lyster et ses amis les clients du bureau en sont arrivés à la conclusion que sa nomination ne serait pas annulée. Mais ils avaient compté sans le ministre des Postes. Lisant la même preuve, il en arrive à une conclusion totalement différente. J'ai lu cette preuve. J'espère que je n'y ai pas mis de parti pris, mais je n'y ai pas trouvé une seule ligne qui peut justifier la conclusion que cet homme avait agi en partisan à cette élection. Or, le pays a payé à M. Keith $10 par jour pour ses services, $3 par jour pour frais de subsistance ainsi que ses frais de voyage. J'ignore combien de jours il a mis dans ses divers voyages pour faire cette enquête. Je suppose que je pourrais trouver son compte dans le dossier au ministère. Ce commissaire fait rapport que cet homme n'a pas agi en partisan dans cette élection. Cependant, à la demande du candidat qui veut le faire destituer, le ministre des Postes prend le commissaire et le rapport du commissaire, il les jette par-dessus bord et déclare que ce directeur de la poste a agi en partisan. Mais, le tout est un travertissement de la décence et du franc-jeu! Pourquoi le ministre des Postes ne renonce-t-il pas à cette bouffonnerie? J'en arrive à la conclusion que la seule raison pour laquelle il nomme ces commissaires c'est qu'il veut donner à ses amis une rémunération de $10 par jour, $3 par jour pour frais de subsistance, avec les frais de voyage en sus.

J'ai dit dès le début que je ne me plaignais pas de destitutions dans mon propre

collège électoral, bien qu'on y ait fait un certain nombre de destitutions. Mais le ministre des Postes devrait avouer franchement que son attitude est celle-ci: S'il découvre qu'un homme a dans son cœur des penchants libéraux, qu'il les exprime ou non, il est certain d'être destitué de son emploi si cet emploi relève du ministère des Postes. Si le ministre veut nous dire cela, nous saurons où nous en sommes et le pays saura ce qu'il veut et de quelle manière il entend diriger son ministère. Quelques-unes des destitutions, et les deux que j'ai choisies sont du nombre, sont certainement indignes d'un grand ministère du Gouvernement qui, par le passé a été considéré comme étant probablement plus exempt des manipulations des partisans que tout autre ministère du Gouvernement.

M. PELLETIER: Quant au premier cas dont l'honorable député a parlé, je suis à faire résumer le volumineux dossier que nous avons au ministère afin de pouvoir en parler lorsqu'on discutera le budget supplémentaire. Quant à l'emploi de directeur de la poste à Lloydminster, il m'a donné assez de tracas pour que je puisse me rappeler quelque chose à ce sujet. Je suis d'opinion que si le commissaire, en faisant une enquête, ne prend pas ou ne fait pas prendre des notes sur la preuve son rapport lie le Gouvernement. Je n'ai pas le pouvoir de revenir là-dessus, même si je le voulais, et je ne l'ai jamais voulu. Mais si la preuve a été recueillie, si elle m'est soumise, et si en lisant cette preuve, j'arrive à me convaincre que le commissaire a commis une erreur soit à l'avantage soit au détriment du directeur de la poste, je rends mon jugement sur cette preuve. Le commissaire n'est que le représentant du ministre des Postes pour les fins de l'enquête; ce n'est pas lui qui décide si le directeur de la poste doit rester ou non; cela est du ressort du ministre des Postes lui-même. J'ai lu la preuve en cette cause et il m'a semblé que la preuve avait été établie. Mon jugement peut être bon ou mauvais.

Mais l'honorable député a tort quand il dit qu'il suffit qu'un homme ait des tendances libérales pour qu'il soit destitué. Dans mon propre comté, il y a de quarante-cinq à cinquante directeurs de la poste, et il n'y en a pas dix pour cent qui soient des conservateurs; et, sur le nombre total, deux seulement ont été destitués pour partisannerie politique.

Il y en a eu plus dans d'autres comtés, mais la règle qui a été suivie dans mon comté démontre à mes honorables amis d'enfance qu'il ne faut pas qu'ils soient surpris quand ces directeurs libéraux de la poste seront renvoyés.

M. J. DEMERS (Saint-Jean et Iberville): Monsieur le président, le département des Postes a envoyé un avis à M. Joseph Barsalou, le courrier de la malle dans la ville de Saint-Jean, lui disant que son contrat prendra fin le 16 août prochain; tandis que son contrat ne devait expirer qu'en avril 1915. Je désire savoir de l'honorable ministre des Postes quelles sont les raisons que le département peut invoquer pour mettre ainsi fin à ce contrat.

M. PELLETIER: Nous allons prendre une note de cela, et je donnerai ces information à mon honorable ami.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): A la moyenne des esprits, il peut paraître possible que les rapports de journaux et les autres rapports aient été injustes pour le ministre des Postes. Je suis toujours prêt à admettre que, pour la critique de leurs actes, les hommes publics ne sont pas toujours traités équitablement, que toute omission qu'ils font peut être quelque peu exagérée, et que quand nous en venons aux faits réels, ils ne sont pas aussi méchants qu'ils paraissent l'être à la surface. L'inverse de cette situation, est cependant tout à fait vrai relativement au ministère du ministre des Postes. J'ai eu beaucoup à faire avec le ministère des Postes depuis 12 ou 15 ans. Je n'ai jamais reçu de faveur de ce ministère, et je ne me rappelle pas que j'en aie jamais demandé. Je représente un comté bien grand où il y a un grand nombre de contrats pour la poste. Je suis en présence des fonctionnaires du ministre des Postes, et je leur demande de dire s'ils peuvent affirmer si j'ai jamais demandé au ministre des Postes de faire la moindre faveur à qui que ce soit, à part d'agir sur le principe de l'acceptation de la soumission la plus basse. Le plus bas soumissionnaire a obtenu le contrat chaque fois, et si une personne qui proposait une soumission demandait des renseignements au sujet de l'affaire, la réponse invariable a été: Les affaires sont faites d'une manière honnête au ministère des Postes; si vous êtes le plus bas soumissionnaire vous obtiendrez le contrat. C'est là le traitement que le public s'attend à recevoir du ministre des Postes. J'ai entendu le ministre des Postes, cet après-midi, parler d'un certain caractère de l'histoire ancienne connu sous le nom d'Ananie et il a caractérisé quelques-uns de ses adversaires comme étant rattachés à cette espèce particulière d'humanité. Si l'honorable ministre des Postes a épuisé ses comparaisons, et s'il ne lui reste plus personne avec qui il pourrait se comparer, je lui rappelerai qu'Ananie a laissé une veuve.

Le livre saint fait observer que quand Ananias est tombé mort, sa femme est entré quelques instants plus tard sans savoir qu'elle était veuve. Elle aussi a menti devant le Seigneur, et elle est également tombée morte. Le ministre des Postes ferait mieux d'être soigneux, car s'il n'a pas

de rapport avec Ananie, il peut se trouver qu'il a une ressemblance frappante avec sa veuve. L'honorable ministre parle de procès et de preuve, l'idée, dit-il, de demander au ministère des Postes et au ministre des Postes d'être régis par de la preuve est absurde. L'honorable ministre est remonté aux jours d'Ananie, et y a trouvé quelque chose sur quoi il put baser ses comparaisons. Je désire le référer à ceux de ses partisans qui viennent à citer des cas et des précédents du fait que dans les anciens jours il y avait un tribunal à où près le même endroit qui est rapporté à l'esprit par la référence de mon honorable ami à l'histoire ancienne. Dans cette cour siégeait un juriste distingué connu sous le nom de Pilate. Il a trouvé qu'il n'y avait pas de preuve, mais cela n'avait rien à faire avec sa décision, et il en est arrivé à la conclusion qu'il devait jurer pour la plèbe. Mon honorable ami, le ministre des Postes trouve qu'il n'y a pas de preuve, il a une plèbe pour laquelle il est tenu de jouer, et il faut que, comme Pilate, il rende une décision pour plaire à cette plèbe. Il n'a pas seulement une plèbe pour laquelle il lui faut jouer, mais invariablement il a son Barabbas qu'il faut débarrasser de son indigence et mettre dans un état d'affluence. Ainsi nous avons la veuve d'Ananie quant aux faits, nous avons le Pilate quant à la cour et à la preuve, nous avons la même vieille plèbe à servir, et le Barabbas qu'il faut soulager. Je remarque que le ministre des Postes a été enchanté cette après-midi à la pensé qu'il avait découvert quelque chose à dire à l'adresse de l'ancien ministre des Postes, l'honorable député de Rouville. Mais je crains bien que l'honorable ministre ait produit son explosion trop tôt. Il a cru qu'il avait trouvé quelque chose qui put lui permettre de crier un scandale, ou de trouver à redire quelque chose d'un caractère substantiel relativement à l'ancien ministre des Postes, mais au moindre examen il se trouve qu'il n'y avait rien derrière son orage et sa fureur. Pendant que je siégeais ici et que je suivais la véhémence et les éruptions et les explosions du ministre des Postes, je n'ai pas pu m'empêcher de penser à un ancien prédicant écossais qui est descendu des terres hautes pour visiter à Londres une petite congrégation où l'on parlait le Gallois. En descendant, il s'est arrêté chez un confrère prédicant qui lui a demandé de prêcher en anglais à sa congrégation.

Cette opération il ne la faisait pas souvent, et il ne s'en acquittait pas très bien, mais il n'aimait pas à refuser, et il a en conséquence consenti à s'exécuter. Il prit comme texte: "Le diable, comme un lion dévorant, se promène, cherchant qui il pourrait dévorer. En commençant son sermon, il dit: "Mes frères, je veux m'occuper de ce texte en trois points: qui était le diable, où le diable allait-il, et à quoi le diable rugissait-il"? C'est la manière dont je me suis senti au sujet de cette formidable explosion du ministre des Postes. Qu'y avait-il, pourquoi a-t-il fait cette explosion? Qu'a-t-il fait à propos du contrat? Il en avait l'occasion suivant la meilleure opinion légale que nous avons pu avoir dans la Chambre ce soir, et elle n'a pas été contredite. L'honorable député de Welland qui est considéré comme un avocat à la tête bien équilibrée, lui a donné une opinion sur ce contrat qu'il a accepté. Il a dit que cette opinion était bonne, je n'ai pas à y trouver à redire. Elle était qu'il aurait pu annéantir ce contrat. Qu'est-ce qu'il en a fait? Il a ratifié le contrat bien qu'il eût pu l'annuler, et il y a ajouté une autre stipulatiton et il est prêt à l'exécuter dans toute son entièreté. Il dit qu'il y avait dans le contrat une stipulation très dangereuse, que le contrat devait être rempli "substantiellement" afin que fut obtenu un prolongement pour une autre période. Il change ce mot, disant que c'est de la terminologie légale défectueuse et il dit "convenablement". Tel est le résultat de son examen pondéré, et le produit du cerveau de mon honorable ami. Il a dit que ce serait une chose épouvantable que de laisser le pays soumis à ce contrat tel qu'il était passé par les mains du ministère au début. Je le surveillais ici ce soir, ainsi que j'aurais surveillé Pilate d'autrefois, si j'avais eu l'occasion de surveiller Pilate quand il a rendu sa décision, quand il a servi sa plèbe et quand il a soulagé son Barabbas. Il avait ses fonctionnaires qui l'entouraient, et quand les paniers ont été mis devant lui l'un après l'autre avec les en-têtes séduisantes qu'ils portent, et le sang qui s'en échappe et se congèle sur le panier, il s'en est réjoui, et a souri à ses employés: Ne faisons-nous pas merveilleusement? Voilà l'honorable ministre que l'on suppose représenter le roi, relativement à ce contrat. J'ai ici une copie du contrat. Ainsi que je l'ai dit l'autre soir, le premier ministre, quand il a été porté au pouvoir, a dit que sa victoire n'était pas une victoire de parti, mais une victoire nationale.

M. LEMIEUX: Il a voulu dire "nationaliste".

M. McKENZIE: Cela se peut. Nous devions nous attendre à ce que tous les ministères, qui sont sous le contrôle général du premier ministre, agissent conformément à ce principe. Et l'on ne pouvait pas s'attendre à cette partisannerie d'une amertume extrême. Ici nous avons un contrat signé par M. Louis Philippe Pelletier, C.R., ministre des Postes du Canada, agissant pour sa majesté le roi et en son nom. Il a renvoyé cet homme de Québec, sans aucune preuve. On a supposé que cet homme avait porté un journal dans sa poche et

l'avait passé à quelqu'un dans une élection, bien que de ce fait il n'y eût pas de preuve. Il n'avait qu'un serment extra judiciaire qui est contraire à la loi, du moins dans ma province, et en dépit de cela il annule un contrat solennel qui avait été conclu pour quatre ans. Il n'y a pas un iota de preuve qui démontre que cet homme n'a pas fait tout ce qui lui était demandé sous le régime du contrat, qu'il avait conclu après concurrence et soumissions publiques. Je demande aux honorables députés s'ils sont fiers de leur victoire nationale, fiers d'être les représentants du roi, quand un pauvre homme de ce pays ne peut pas concourrir pour un contrat et accomplir ce contrat à la lettre en se reposant sur le principe que le roi ne peut pas commettre de tort, mais est jeté aux chiens, son contrat est annulé et il n'a plus de recours du tout. L'homme le plus pauvre du pays, quand il conclut un contrat à son recours lorsque ce contrat est violé. Mais je soutiens que nous prenons un avantage lâche au nom du roi et nous nous abritons derrière cet avantage pour annuler des contrats tous les jours, simplement pour servir la plèbe et pour faire de la place à un nouveau Barrabas chaque fois. Il y a un Pilate à la tête de toute cette organisation car le ministre des postes est le plus coupable des coupables relativement à ces affaires. C'est le Radcliffe du parti conservateur; c'est là lui donner le caractère qu'il mérite. J'ai eu d'autres cas dans mon comté, mais quand j'ai entendu parler des cas d'Antigonish où des soumissions ont été demandées et où quelques-unes étaient plus basses que celles qui ont obtenu les contrats, et quand je vois que des lettres sont sorties du bureau du ministre des postes pour demander à quelque talonneur du comté d'Antigonish d'imaginer quelque plan misérable par lequel il serait possible de déjouer le plus bas soumissionnaire et de donner le contrat à un autre, cela dépasse tellement tout ce qui s'est passé dans mon comté, que je ne vois plus rien en dire.

Je n'exagère pas la situation. Les lettres ont été lues ici ce soir, et elles sont produites. Elles m'ont outragé, parce que je n'ai jamais pensé que rien pût se produire au ministère des Postes qui pût empêcher un honnête homme qui avait produit la soumission la plus basse d'obtenir ce contrat. Nous avons entendu parler du cas de deux hommes qui ont été écartés, et ces deux hommes avaient des soumissions plus basses que ceux qui ont obtenu le contrat, et tout cela à raison du fait que quelque talonneur conservateur a écrit au ministre des Postes; quelle preuve faut-il de plus, et que faut-il attendre de plus? Y a-t-il un seul député qui va écrire à ces électeurs pour leur dire que des opérations honnêtes et dépourvues d'artifices sont faites au ministère des Postes, que si l'on est le plus bas soumissionnaire on obtient le contrat. Il n'y a plus d'espérance de cela. Ce qu'il va falloir dire, c'est: ne faites pas de soumission, ou si vous en faites, entrez dans un plan de connivence avec un talonneur conservateur afin que vous puissiez entrer dans cette cour de Pilate, qui sert la plèbe, et peut-être qu'un Barrabas quelconque va l'obtenir, et vous pourriez l'avoir sous lui. Voilà la machine qui opère maintenant au ministère des Postes. Espérons que le cancer est restreint à ce ministère, et que le premier ministre va voir à ce que le pavillon jaune soit mis sur la porte, et que le public s'abstiendra d'avoir affaire à cette institution empoisonnée, pestilentielle ou rien d'honnête ne se fait. Qu'il me soit permis de conseiller au ministre de mettre le pavillon jaune, et de voir à ce que la contagion ne se propage pas aux autres ministères.

M. MACLEAN (Halifax): Les appointements de quelques-uns des sous-directeurs de la poste dans les grandes villes comme Halifax ont-ils été augmentés?

M. PELLETIER: Nous cherchons à arranger cela.

M. LEMIEUX: Puis-je espérer que l'honorable ministre va produire la liasse complète relative au contrat pour distribution automatique de timbres?

M. PELLETIER: Au moment même où l'honorable député l'a demandée, j'ai donné des ordres pour la faire préparer.

M. LEMIEUX: Quand puis-je l'attendre?

M. PELLETIER: Aussitôt qu'elle sera copiée. J'ai donné instruction de la faire faire sans délai.

M. LEMIEUX: Puis-je l'attendre lundi ou mardi?

M. PELLETIER: Lundi.

M. LEMIEUX: J'aimerais à voir le contrat original.

M. PELLETIER: Je vais l'apporter.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami de Richmond désire avoir l'occasion de parler d'un ou de deux cas quand le budget supplémentaire sera considéré.

M. PELLETIER: Je lui ai dit que ce serait parfait.

Subventions postales et maritimes, $1,916,934

M. LEMIEUX: Devons-nous prendre ces crédits et ceux du commerce à la dernière page aussi?

M. PERLEY: Nous pourrions laisser en suspens un crédit de chacun, afin que toute question pût être posée par les honorables députés plus tard, s'ils le désirent.

M. LEMIEUX: J'aimerais à parler de la question de l'agence de Paris. Cela se trouve-t-il dans les crédits du premier ministre?

M. BORDEN: Oui.

M. LEMIEUX: Quand pourrai-je m'en occuper?

M. BORDEN: Quand le budget supplémentaire sera considéré.

M. PERLEY: Nous pouvons laisser en suspens l'article 168 des subventions postales.

Service à la vapeur entre Halifax et Sherbrooke, $2,000.

M. SINCLAIR: Le ministre voudrait-il me dire les ports d'escale entre Halifax et Sherbrooke?

M. PERLEY: Les ports d'escale sont Port-Dufferin et rivière Moser, dans le comté de Halifax, et Ecum-Secum, Marie-Joseph, Liscombe et Sonora dans le comté de Guysborough.

Service à la vapeur de l'ouverture à la clôture de la navigation de 1913, entre Pictou, Mulgrave et Cheticamp, $7,500.

M. MACDONALD: Qui est l'entrepreneur?

M. PERLEY: L'entrepreneur est le même que l'an dernier, le capitaine W. A. Beattie.

M. MACDONALDD: Quelle est la cause de l'augmentation?

M. PERLEY: Il obtient $7,000 et il y a un petit service à exécuter au coût de $500 entre Pictou et Mulgrave, avec arrêt à quelques-uns des endroits plus petits. J'ai oublié le nom de l'entrepreneur de ce service, mais je puis l'avoir pour mon honorable ami.

M. CHISHOLM: Pour parler du service plus considérable à être exécuté par le capitaine Beattie, le bateau arrête-t-il aux ports d'Antigonish?

M. PERLEY: Il fait un voyage circulaire tous les quinze jours entre Mulgrave et Pictou, et deux voyages circulaires par semaine entre Mulgrave et Chéticamp, avec arrêt dans les deux sens à Port-Hastings, Port-Hawkesbury, Port-Hood, Port de Margaree, le Grand-Etang, le port de l'Est et Big-Pond, et il arrête une fois par semaine à la Baie de Plaisance.

M. CHISHOLM: Alors ce bateau n'arrête pas aux ports d'Antigonish?

M. MACDONALD: Les endroits que le ministre a nommés sont dans le comté d'Inverness.

M. CHISHOLM: Le bateau qui va de Pictou à Mulgrave, doit arrêter, je comprends à divers endroits d'Antigonish?

M. PERLEY: Le bateau qui va de Pictou à Mulgrave arrête dans les deux sens à Arisaig, Georgeville, Cape-George, Morristown, Malignant-Cove, Livingston-Cove, Ballantyne-Cove et Cribbin's-Point.

M. CHISHOLM: Pourquoi réduisez-vous la fréquence des arrêts à ces endroits?

M. PERLEY: Ainsi que je l'ai expliqué, nous mettons un bateau plus petit. Je regrette de n'avoir pas son itinéraire, mais mon honorable ami peut l'avoir au ministère. Le petit bateau va aussi faire des voyages de Pictou.

M. MACDONALD: Est-ce un bateau à moteur ou un steamer?

M. PERLEY: C'est un bateau à gazoline, je crois.

M. CHISHOLM: Je ne me plains pas du service du petit bateau. Je crois qu'il va bien, mais je crois que une fois par quinze jours est rationner un peu cette côte quand elle n'a pas de communications par chemin de fer. Avec l'accroissement du revenu du Gouvernement, il n'y a pas de raison qui puisse empêcher qu'un bateau vienne à Arisaig, Cap-George et Moncton, une fois par semaine.

M. PERLEY: Nous avons eu beaucoup de mal à ordonner ce service, et nous avons pensé qu'en réduisant le nombre des voyages du grand bateau et en ajoutant un petit bateau nous ferions face à tous les besoins.

M. CHISHOLM: Il peut se faire que la manière dont ces ports ont été négligés depuis deux ans, a donné au Gouvernement l'impression qu'il est difficile de faire des arrêts aussi réguliers que les besoins de la population l'exigent, et je suppose que c'est la raison pour laquelle ce petit service a été organisé. J'espère que le Gouvernement va voir à ce que ces ports soient dragués et à ce que le bateau soit en état d'y arrêter régulièrement.

Service à la vapeur entre Pictou et Montague, et entre Charlottetown et Montague, arrêt à Murray Harbour et Georgetown, $6,000.

M. PERLEY: Ce service a été changé quelque peu, et la description n'en est pas exacte. Je propose que les mots "entre Charlottetown et Montague" soient retranchés.

(Modification agrée.)

Service à la vapeur entre l'Ile du Prince-Edouard et le Cap-Breton et Terreneuve, $12,000.

M. McKENZIE: Quel est le nom du steamer qui exécute ce service, et où arrête-t-il au Cap-Breton?

M. PERLEY: Ce service est exécuté par la Dominion Coal Company. Les vapeurs partent de Montréal et arrêtent à Summer-

side et à Charlottetown, et au Cap-Breton, à Sydney-nord et à Sydney.

M. McKENZIE: Oui; je suis au courant de ce service.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

3e LECTURE DU TARIF DES DOUANES.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) propose la 2e lecture du bill (n° 231) tendant à modifier le tarif des douanes.

M. CARVELL: Quand j'ai parlé lors du débat du budget, j'ai discuté la question; j'ai parlé de la petite réduction des droits opérée sur le sucre brut à raison de la convention avec les Antilles et à raison de la loi du tarif des douanes. J'ai dit à cette époque qu'il n'y aurait pas par ce fait d'assistance au consommateur dans une grande mesure, parce que toutes les raffineries de sucre du Canada sont dans la coalition. J'ai depuis appris qu'une compagnie de raffinerie, la Dominion Sugar Company, n'est pas réellement dans la coalition, quelle vend directement au détailleur. Je ne désire pas faire de fausse représentation et je saisis cette manière de faire ces observations.

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

Le bill est étudié en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.

LOI DE CONSERVATION.

La Chambre passe à l'étude d'une modification faite par le Sénat au bill (n° 204) tendant à modifier la loi de conservation.

M. LEMIEUX: Quelle est la nature de cette modification?

M. BORDEN: La modification est simplement à l'effet que le bill entrera en vigueur à une date à être fixée par un arrêté en conseil publié dans la "Gazette du Canada". On a pensé que quelques petits inconvénients pourraient se produire, si le bill entrait en vigueur immédiatement. En conséquence il a été remis à une date à être fixée.

(L'amendement est lu en 1re et 2e lectures et adopté.)

La séance est levée à une heure et vingt-cinq minutes du matin, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES

Samedi, 31 mai 1913.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX ARCHIVES PUBLIQUES.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) demande à déposer un bill (n° 240) portant modification de la loi des archives publiques.

—Ce projet de loi modifie très légèrement le chapitre 4 des Statuts de 1912 par une disposition ainsi conçue:

A moins que le Gouverneur en conseil n'en ordonne autrement, les pouvoirs et devoirs du ministre, sous le régime de la présente loi, ne sont exercés ou accomplis par un substitut qu'au tant qe l'archiviste fédéral est autorisé à agir au nom ou à titre de sous-chef du ministre.

On a proposé de faire des archives un département distinct. vu que l'on éprouve quelque difficulté à gérer ce service parce qu'il se trouve éloigné du ministère du secrétaire d'Etat, dont il relève. Ceci ne paraît pas nécessaire; mais on veut ainsi faire en sorte que l'archiviste puisse, avec l'aide d'un comptable ou de quelque autre fonctionnaire compétent, vaquer aux menus détails de ce service avec moins de formalités que par le passé.

M. LEMIEUX: Le bill tend-il à faire un sous-ministre de M. Doughty?

M. BORDEN: Le rang et le statut de sous-ministre lui ont été conférés l'an dernier; mais comme les archives ne constituaient pas un département distinct, il fallait, chaque fois qu'on avait besoin d'un peu de papeterie, d'une bouteille d'encre ou de quelque autre article aussi peu important, faire une demande et se mettre en rapport avec le secrétariat d'Etat. Quand on voulait faire tenir $50 ou $100 à l'une quelconque des personnes que l'on emploie constamment au service des archives en diverses parties du pays, cela occasionnait bien du retard et des inconvénients. Je suis convaincu que la présente disposition législative sera d'un grand avantage en tout ce qui se rattache au service des archives.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois).

DECES DE FEU JAMES-P. BROWN.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, il convient de dire un mot de la mort prématurée de l'un de nos collègues qui, depuis plus de vingt-deux ans, occupait un siège en cette Chambre. Je veux parler du feu représentant de Châteauguay, M. Brown. Je suis persuadé que tous, à quelque parti que nous appartenions, nous nous unirons pour faire part à la famille et aux amis du défunt de notre profonde sympathie et de notre appréciation de ses qualités en tant que membre de la Chambre.

Je n'ai pas eu l'avantage de connaître M. Brown bien intimement; je sais cependant qu'il était profondément respecté de tous ses collègues et qu'il apportait un zèle incessant à l'accomplissement de ses devoirs de député. Sa mort, j'en suis sûr,

est une perte non seulement pour la gauche, à laquelle il touchait de plus près, mais aussi pour la Chambre en général. Au nom de la droite, je prie les membres de l'opposition, ainsi que la famille et les amis du défunt de croire à notre profonde sympathie.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je suis reconnaissant au très honorable premier ministre de ses paroles très sympathiques à l'égard de l'ami et du collègue dont nous déplorons la perte. Ainsi qu'il l'a dit, M. Brown était un membre profondément respecté de la Chambre. S'il prenait assez rarement part à nos discussions,, j'ai cependant eu l'avantage, le connaissant depuis de longues années, d'apprécier la sûreté de son jugement, l'intégrité de sa conduite, la fermeté de son caractère et la cordialité de ses relations avec ses amis et tous ceux qui l'approchaient. Il représentait à la satisfaction générale la circonscription de Châteauguay dont la population est d'origine écossaise et française. C'était un homme aux larges sympathies, sachant faire droit à toutes les races et à toutes les croyances sans en choquer aucune, tout en restant fermement attaché à ses propres convictions. Sa mort est une perte que ses amis ressentiront cruellement.

Je suis profondément touché des bonnes paroles de mon très honorable ami à l'égard de la famille de M. Brown, à laquelle je me ferai un devoir de faire part des observations du premier ministre au sujet de notre regretté ami et collègue.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Hier, j'ai demandé au ministre des Chemins de fer de déposer la correspondance qui se rattache aux subventions qui doivent être accordées aux chemins de fer. Mon honorable ami simplifierait les choses et hâterait l'expédition de la besogne s'il déposait cette correspondance aujourd'hui même, en même temps que tout ce qui se rapporte aux demandes de subventions.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux): Il n'existe pas de correspondance au sujet du Nord-Canadien.

Sir WILFRID LAURIER: Pas de correspondance?

M. COCHRANE: Non. Une demande a été faite de vive voix, dont l'examen a été confié au comptable du ministère et à celui de la compagnie. Toutes les démarches ont été faites personnellement.

Le très hon. M. BORDEN: Il existe, cela va sans dire, des états concernant la situation financière du réseau, le chiffre du capital placé dans l'entreprise, les sommes versées et autres détails de cette nature. Le très honorable député aimerait-il à avoir certains de ces états d'avance?

M. BORDEN.

Sir WILFRID LAURIER: Non. S'il n'y a pas de correspondance, je ne saurais exiger ce qui n'existe pas. On devra nous fournir des renseignements plus complets lundi, lorsque les résolutions seront délibérées en comité général.

M. COCHRANE: La correspondance relative aux autres chemins de fer sera déposée aujourd'hui.

M. OLIVER: On a inscrit des questions au Feuilleton dans le but d'obtenir certains renseignements au sujet du Nord-Canadien. Comme mon honorable ami pourrait peut-être les perdre de vue et qu'elles sont importantes, je lui conseillerais de se mettre en mesure d'y répondre lundi prochain.

M. COCHRANE: Je puis répondre à toutes, sauf à une seule. A vrai dire, j'ai les réponses par devers moi en ce moment. Il n'y a d'exception qu'à l'égard de la question concernant la garantie et les subventions, au sujet desquelles nos renseignements ne sont pas complets. Plusieurs des lignes sont des embranchements dont la construction est autorisée et subventionnée par les provinces, qui viennent en aide aux compagnies en en garantissant les obligations ou de quelque autre manière.

Les détails nous manquent sur ce point, j'allais demander que la question restât inscrite à titre d'avis de motion tendant au dépôt d'un dossier.

M. l'ORATEUR: Ce n'est guère le moment de discuter ces questions-là.

RETRAIT DU BILL CONCERNANT LE TRANSPORT DES FACTEURS.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du bill n° 120 concernant le transport des facteurs sur chemins de fer électriques.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Je demande à la Chambre de me permettre, vu que chacun tient à ce que la prorogation ait lieu à aussi bref délai que possible, de retirer ce projet de loi dont l'examen provoquera de la discussion et devra vraisemblement durer quelque temps. On a atteint l'un des objets pour lesquels je l'avais déposé. Sans vouloir mettre trop de sévérité dans mes paroles, je dois dire que nous avons eu assez de peine à en venir à une entente avec une importante compagnie de tramway au sujet du transport de nos facteurs. Elle demandait un prix excessif, et nous avons jugé conforme à l'intérêt public de déposer un projet de loi tendant à nous conférer à cet égard des pouvoirs semblables à ceux que nous possédons à l'égard des compagnies de chemins de fer auxquelles nous demandons quelque service. J'ai cependant le plaisir d'annoncer que nous avons fait avec la compagnie un arrangement provisoire qui nous permettra, bien qu'il nous en coûte presque deux fois plus qu'il ne

faut, d'attendre jusqu'à la prochaine session, vu qu'il ne sera pas nécessaire de légiférer d'ici à dix ou onze mois. Je veux simplement mettre la Chambre au fait de la situation.

Depuis longtemps les compagnies électriques du Canada transportent nos facteurs. Ceux-ci se sont très bien trouvés des dispositions prises à cet égard, dispositions qui n'occasionnaient aucune augmentation du nombre des voitures. Au début, les compagnies consentirent à transporter les facteurs moyennant une rémunération fort modeste. Peu à peu, elles se montrèrent plus exigeantes, et certaine compagnie qui s'est contentée de $8,000 pendant des années nous demande aujourd'hui $20,000. Ces exigeances créaient une situation à laquelle il fallait parer. Heureusement, comme je viens de le dire, nous avons fait cet arrangement temporaire.

M. LEMIEUX: Quel est le prix convenu?

M. PELLETIER: Nous avons convenu de payer $15,000, au lieu de $20,000 comme ils demandaient.

M. LEMIEUX: Pour Montréal?

M. PELLETIER: Oui.

M. LEMIEUX: Combien payez-vous à Toronto?

M. PELLETIER: Nous avons réussi à faire un excellent arrangement avec la compagnie de Toronto qui s'est montrée très raisonnable. La semaine dernière, nous avons signé un marché avec cette compagnie, pour une période de quatre ans, à raison de $12,000 par année. Il y a 355 facteurs et messagers spéciaux à Toronto, et comme le nombre augmentera probablement, cet arrangement nous sera encore plus avantageux la deuxième année, ainsi que la troisième et la quatrième. Cette somme de $12,000 par année, ou $1,000 par mois, représente un peu plus de $34 par tête. A Montréal nous avons 308 facteurs, pour lesquels nous payons $50 par tête. C'est le prix que nous sommes obligés de payer; j'emploie ce mot intentionnellement. Nous avons été mis dans l'obligation d'accepter cet arrangement, sans quoi nos facteurs auraient été obligés d'aller à pied, ce qui est absolument impossible. Le marché n'est fait que pour un an. Je suis prêt à m'entendre avec toutes les compagnies de tramways du Canada, aux prix raisonnables que la compagnie de Toronto a acceptés.

M. LEMIEUX: Que payez-vous à Québec?

M. PELLETIER: $42.50 par année.

M. LEMIEUX: Combien y a-t-il de facteurs à Québec?

M. PELLETIER: 65. Il y a une autre question qui n'est pas réglée. A Toronto, Montréal et Québec nous payons les prix que je viens de mentionner, mais à Ottawa la compagnie de tramways exige le prix exhorbitant de $75 par facteur. Malgré tous mes efforts, je n'ai pas pu obtenir la moindre concession, comme dans les autres villes.

M. LEMIEUX: Combien y a-t-il de facteurs à Ottawa?

M. PELLETIER: Quatre-vingt-sept. En comparant ces chiffres, la Chambre se rendra compte des exigences injustes de certaines compagnies. Je préfère ne pas faire trop de commentaires pour le moment, et j'espère que ces compagnies comprendront qu'il est de leur intérêt de nous accorder des conditions aussi favorables que celles que nous avons à Toronto, sans nous obliger de recourir à la loi. J'espère que nous pourrons arriver à un arrangement avant la prochaine session, car je préférerais ne pas déposer ce bill de nouveau.

Mon désir aurait été de faire adopter le bill, si nous avions pu nous entendre. Les compagnies de chemins de fer et de tramways avaient conclu une espèce d'arrangement qui n'existe plus parce que Toronto et Québec l'ont répudié. Toutes les compagnies s'étaient entendues pour demander $60 par tête. Maintenant, Toronto donne son consentement et j'espère réussir à régler toutes les autres questions. Dans ces circonstances, je demande à retirer le bill.

M. PROULX: Comment se fait-il que Toronto ait plus de facteurs que Montréal qui est une ville beaucoup plus importante?

M. PELLETIER: Le revenu postal de Toronto est plus considérable que celui de Montréal. Il dépasse de beaucoup celui de toutes les autres villes du Canada.

M. CARROLL: Existent-ils des arrangements avec les compagnies de tramways des Provinces maritimes?

M. PELLETIER: Nous nous sommes toujours bien entendus dans cette partie du pays. Dans l'Ouest, il y a une ville que je préfère ne pas nommer pour le moment, qui nous cause les mêmes ennuis qu'Ottawa.

Sir WILFRID LAURIER: Puisque vous mentionnez Ottawa, pourquoi ne donnez-vous pas aussi le nom de l'autre ville récalcitrante?

M. PELLETIER: Je n'y ai pas d'objection. La compagnie en question est pour ainsi dire la même que celle d'Ottawa.

M. NICKLE: Le ministère de la Justice est-il d'opinion que le Parlement a le droit de voter une loi obligeant une compagnie provinciale à transporter les facteurs à un prix fixé par le ministre des Postes?

M. PELLETIER: Quand cette question s'est présentée, et avant de déposer ce projet de loi, j'ai consulté le département de

la Justice, vu que j'avais moi-même des doutes. La réponse officielle du département de la Justice a été que nous avions ce droit, incontestablement.

M LEMIEUX: Un des derniers bills que j'ai présenté comme ministre des Postes, ressemblait à celui-ci. Nous avons fait voter une loi autorisant nos inspecteurs et nos sous-inspecteurs à voyager sur tous les chemins de fer provinciaux et fédéraux, lorsqu'il s'agissait des affaires du département et le ministère de la Justice a décidé qu'en votant cette loi le Parlement agissait dans les limites de sa juridiction.

M. OLIVER: Le ministre des Postes a-t-il obtenu l'avis du département de la Justice, concernant notre juridiction sur les chemins de fer électriques appartenant aux municipalités?

M. PELLETIER: La question n'est pas allée jusque-là. Elle ne concernait que les compagnies de tramways ayant des chartes provinciales. Je ne crois pas avoir consulté le département de la Justice au sujet des lignes électriques appartenant aux municipalités.

Sir WILFRID LAURIER: Cela peut-il faire quelque différence?

M. PELLETIER: Je ne le crois pas.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'en vois aucune.

M. PROULX: La compagnie d'Ottawa possède une charte fédérale, si je ne me trompe pas.

M. PELLETIER: Oui.

(Le bill est retiré.)

ADOPTION DE DEUX PROJETS DE LOI.

Le bill n° 236, déposé par M. Doherty, modifiant la loi des prisons publiques et des maisons de correction est lu une 2e fois, délibérée en comité, lu une 3e fois et adopté.

Le bill n° 237, déposé par M. Cochrane, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et les commissaires du port de Toronto, est lu une 2e fois, délibéré en comité, lu une 3e fois et adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse—Baie Saint-Laurent—Creusement du chenal, $4,000.

M. McKENZIE: Ce travail, commencé il y a cinq ou six ans, a pour but de relier le petit port avec la mer, pour en faire un port pour les pêcheurs du comté de Victoria. Jusqu'à présent, les travaux ont bien marché; deux jetées ont été construites, projetant de chaque côté, mais le ministre devra les prolonger plus au loin, pour empêcher les cailloux et le sable de remplir le port. Je considère qu'il est indispensable de prolonger ces jetées.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Le rapport de l'ingénieur demande du dragage et un prolongement des jetées.

M. McKENZIE: Le prolongement des jetées est indispensable.

Rivière aux Ours—Quai, $4,500.

M. LAW: De combien de pieds ce quai sera-t-il prolongé et dans quelle direction?

M. ROGERS: Le rapport n'indique pas la direction. Il y aura à faire 18,000 pieds cubes d'encoffrement.

Rivière aux Ours—Quai, $4,500.

M. MACLEAN: Quel est le prix du terrain pour ce quai, et de qui l'a-t-on acheté?

M. ROGERS: Le terrain a coûté $1,800.

Bluff-Head—Réparations au brise-lames et prolongement, $3,400.

M. LAW: Ce quai est un des plus importants du comté. Il sert surtout aux pêcheurs et son prolongement rendra de grands services. Ce crédit sera-t-il suffisant pour compléter les travaux?

M. ROGERS: Le quai sera prolongé de 100 pieds. L'ingénieur fait rapport que cette somme suffira.

Boisdale—Quai, $5,000.

M. McKENZIE: Ce nouveau quai est devenu nécessaire depuis que l'ancien a été entraîné par les glaces, au moment de la débâcle du printemps. Il est près de la gare de l'Intercolonial et très utile au public, surtout aux habitants de l'île qui débarquent à cet endroit. J'espère que le ministre verra à ce que les travaux soient exécutés dès cet été.

M. ROGERS: Ce quai aura 174 pieds de long et aura un prolongement de 11 pieds, à l'eau basse. Je crois qu'il aura à peu près les mêmes dimensions que l'ancien.

M. LAW: Les travaux à Bluff-Head seront-ils donnés à l'entreprise ou exécutés en régie?

M. ROGERS. A l'entreprise.

Brooklyn—Brise-lames, $110,000.

M. MACLEAN (Halifax): Où en sont rendus ces travaux?

M. ROGERS: L'entreprise est concédée; le prix mentionné au contrat est de $119,500.

M. MACLEAN: Quel est le nom de l'entrepreneur?

M. ROGERS: Le contrat a été signé avec la Nova Scotia Construction Company et

l'entreprise a été transportée à MM. Falconer et Macdonald, d'Halifax.

Ile aux Caribous—Exhaussement de la chaussée, etc., $6,400.

M. MACDONALD: Le ministre se propose-t-il de dépenser cet argent cette année? Les travaux seront-ils donnés à l'entreprise ou seront-ils exécutés en régie?

M. ROGERS: Les travaux seront exécutés en régie, vu les difficultés qu'ils présentent. Ils seront fait cette année.

M. MACDONALD: Quelles sont ces difficultés?

M. ROGERS: Les travaux sont de différente nature. Une partie de l'entreprise consiste à exhausser la chaussée et il y aura plusieurs autres travaux à faire, de sorte qu'il serait difficile de demander des soumissions.

M. MACDONALD: C'est tout simplement une communication permanente entre l'île et la terre ferme. A-t-on fixé le temps, ou se contente-t-on seulement de mettre de la pierre et de la terre pour la forme, ce qui ne serait pas du tout satisfaisant. Je tiendrais à ce que ce travail fut bien fait. Le ministère devrait faire un plan et demander des soumissions.

M. ROGERS: Les travaux, pour le présent exercice, consistent à refaire et réparer le mur de protection en fascines du côté de la mer; à mettre des fascines et de la pierre, et à élever la voie jusqu'à 12 pieds et 3 pouces au-dessus du niveau des hautes marées. On a dépensé à ce travail la somme de $1,000 pendant l'exercice 1911-12.

M. MACDONALD: Employer un contremaître et quelques hommes pour tirer de la terre et de la pierre pour la forme du voisinage, ne sont pas des travaux bien satisfaisants. L'ouvrage en est rendu à un point que le ministère, avant de dépenser plus d'argent, devrait faire faire un plan pour compléter ces travaux d'une manière permanente, et je demanderai au ministre de nous donner un ouvrage qui sera utile au pays en établissant une communication permanente entre l'île et la terre ferme.

M. ROGERS: Nous tiendrons compte des observations de l'honorable député.

Quai de Coal-Harbour, $8,500.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce là une entreprise nouvelle?

M. ROGERS: On estime à $8,000 le coût des travaux.

M. MACLEAN: Demandera-t-on des soumissions?

M. ROGERS: Oui.

Réparations et prolongement du brise-lames à la côte Comeau, $3,300.

M. LAW: De quelle longueur sera le prolongement, et cela complétera-t-il le brise-lames?

M. ROGERS: Cent pieds. Ce prolongement devra terminer les travaux.

M. LAW: Comment sera-t-il construit?

M. ROGERS: En coffrage.

M. LAW: Le brise-lames lui-même est en granit, de même que les quais où accostent les bateaux. Les pêcheurs n'aiment pas cela, parce qu'il faut du bois sur les côtés; ces travaux vont-ils être donnés à l'entreprise?

M. ROGERS: Oui.

Prolongement du brise-lames à l'île du Diable, $20,000.

M. ROGERS: Ces travaux sont nouveaux et ont été donnés à l'entreprise à M. V. A. Ham.

East-Bay, côté nord—Réparations au quai, $2,600.

M. McKENZIE: Ce sont des réparations à un quai sur un des bras du lac Bras-d'Or. Ces travaux sont importants, parce que nous aurons bientôt un bateau entre Sydney-nord et East-Bay. De quelle façon le ministre se propose-t-il d'employer ces $2,600?

M. ROGERS: Les approches du quai qui sont en pierres et en fascines recouvertes en gravier auront besoin d'un peu de pierre et de fascines à différents endroits. Les piliers en bois du milieu et celui de la tête du quai ont besoin d'être réparés. Ce dernier est en très mauvais état et n'a pas servi depuis plusieurs années. Ce crédit sera employé à construire un autre pilier Les travaux seront donnés à l'entreprise.

Améliorations à la rivière de l'Est, $75,000.

M. MACDONALD: Dès le commencement de la session j'ai demandé à voir les plans de ces travaux. Ils n'ont pas encore été déposés.

M. ROGERS: Je puis faire tenir à mon honorable ami un plan immédiatement, et un plus grand un peu plus tard.

M. MACDONALD: Je remercierai le ministre s'il veut m'obtenir un plan complet des travaux.

M. ROGERS: Très bien

M. MACDONALD: Dans combien de temps le ministre croit-il que ces travaux seront terminés?

M. ROGERS: Ce sont des travaux assez considérables, et nous demandons un autre crédit dans le budget supplémentaire. Les travaux seront probablement terminés dans deux ans d'ici.

M. MACDONALD: L'abri des bateaux à Lesmore a besoin d'être réparé. Cet abri qui a été construit il y a quatre ou cinq ans a été très utile aux pêcheurs des environs, mais une tempête l'a endommagé, l'année dernière et on ne l'a pas réparé. Il est absolument nécessaire qu'il le soit. L'honorable ministre sera-t-il assez bon de faire examiner cet abri et donner des ordres pour qu'on le mette en bon état.

M. ROGERS: L'ingénieur en chef va en prendre note.

Englishtown—Réparations et réfections au quai, $1,100.

M. McKENZIE: C'est un endroit très important, et ces réparations sont très nécessaires. Ces travaux seront-ils exécutés en régie ou donnés à l'entreprise?

M. ROGERS: Ce sont de simples réparations ici et là, et je crains que nous soyons obligés de faire exécuter ces travaux en régie.

M. McKENZIE: Je n'ai aucune crainte à ce sujet, car le ministre pourra trouver facilement de bons ouvriers; je désire seulement que le ministre ordonne à ses ingénieurs de faire ces travaux aussi tôt que possible.

Feltzen-sud—Brise-lames à l'Anse Spindler, $10,000.

M. MACLEAN (Halifax): Ce brise-lames sera-t-il construit à l'endroit choisi il y a deux ans?

M. ROGERS: Oui, au même endroit qui a été demandé en premier lieu.

M. MACLEAN: Il y a trois ans des soumissions furent demandées pour la construction de ce brise-lames à un certain endroit. La plus basse soumission était celle de M. O. H. Ham. Le présent Gouvernement, à son arrivée au pouvoir, remit les travaux à plus tard; on disait qu'il faudrait peut-être construire le brise-lames à un autre endroit. Le ministre ne trouvera peut-être pas cela dans le dossier, mais c'est tout de même vrai. Maintenant que l'on décide de construire au même endroit, ne serait-il pas juste que la plus basse soumission d'autrefois fut acceptée aujourd'hui?

M. ROGERS: Je ne vois rien ici au sujet des soumissions dont parle mon honorable ami.

M. MACLEAN: Mais cela ne souffre aucun doute. Des soumissions furent demandées en 1910 ou dans les premiers mois de 1911. Le contrat n'a pas été accordé, mais il aurait dû l'être.

M. ROGERS: Je m'informerai à ce sujet, car je n'ai aucunes pièces ici.

French River, rive nord—Brise-lames, $5,000.

M. McKENZIE: Quels sont ces travaux? Je croyais qu'ils avaient été commencés l'année dernière.

M. ROGERS: Un contrat a été accordé, et les travaux auraient dû être terminés le 20 décembre 1912.

M. McKENZIE: Ne le sont-ils pas?

M. ROGERS: D'après mes papiers ils paraissent l'être, mais il n'y a rien de certain.

Havre de Gabarus—Protection de la grève, $1,500.

M. CARROLL: Quels sont ces travaux? Seront-ils donnés à l'entreprise?

M. ROGERS: Ces travaux sont demandés par l'ingénieur de district; ils consistent en un mur de pale planches et de fascines de 1,600 pieds de longueur, nécessaire pour donner une protection aux bateaux dans l'anse.

M. CARROLL: Sont-ce là les estimations de l'ingénieur? Le crédit me paraît bien petit.

M. ROGERS: Oui, ce sont les calculs de l'ingénieur.

Glace bay—Protection de la grève, $2,000.

M. CARROLL: Est-ce pour réparer les ouvrages de protection actuels?

M. ROGERS: Oui, c'est pour des réparations.

M. CARROLL: Les travaux seront-ils exécutés en régie ou donnés à l'entreprise?

M. ROGERS: Ils seront exécutés en régie, je crois.

Quais de Hansport et Walton, $20,000.

M. MACDONALD: Pourquoi ces deux quais sont-ils mis ensemble? Sont-ils rapprochés l'un de l'autre?

M. ROGERS: C'est un crédit rapporté de l'année dernière. Je ne sais pas pourquoi les deux quais sont mis ensemble.

M. MACDONALD: Que se propose-t-on de faire?

M. ROGERS: Construire deux quais, un à chaque endroit.

M. MACDONALD: Les travaux seront-ils donnés à l'entreprise?

M. ROGERS: Oui.

Havre au Bouche—Réparations au quai, $1,000.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quelles réparations avez-vous à faire à cet endroit?

M. ROGERS: Réparations au coffrage, au plancher, etc.

M. CHISHOLM: Combien a-t-on dépensé l'année dernière?

M. ROGERS: Deux cents dollars.

Havres, rivières et ponts—généralement—réfections et réparations, $45,000.

M. MACDONALD: L'honorable ministre voudra-t-il nous donner une liste des travaux compris dans ce crédit?

M. ROGERS: Ce crédit est simplement pour des réparations générales.

M. MACDONALD: Mais le ministre pourrait-il nous donner une liste des travaux que l'on a en vue?

M. ROGERS: J'en pourrais donner quelques-unes, mais pas une liste complète. Church-Point, Southwest-Cove, Middle-River, havre de Chebong, et havre de Spray. C'est là une partie des endroits connus dans le moment où il y aura des travaux à faire.

M. LAW: Y a-t-il quelque argent dans ce crédit pour les réparations aux brise-lames de Sanford et de Port-Maitland? Ce sont les deux brise lames les plus importants du comté de Yarmouth.

J'espère que l'honorable député pourra être en mesure de faire ces réparations à même ce crédit.

M. ROGERS: Telle est l'affectation de ce crédit: faire face à des cas de cette nature.

M. McKENZIE: Le ministre a mentionné la rivière Middle; il y a un grand nombre de rivières Middle dans la Nouvelle-Ecosse. Il y en a une dans ma circonscription électorale.

M. ROGERS: Ce crédit est affecté à Cap-Breton-nord.

M. McKENZIE: A quoi est destinée cette dépense?

M. ROGERS: Réparations à un barrage de dérivation, $250.

Inverness, réparations au port, $15,000.

M. McKENZIE: L'honorable député d'Inverness a été obligé de s'absenter et il m'a demandé de m'occuper de ce crédit. Je comprends que des améliorations étaient effectuées au havre au moyen de l'ouverture de l'embouchure. Je désirerais savoir à quelle phase en sont encore les travaux; ce montant achèvera-t-il les travaux et ces derniers seront-ils achevés cette année?

M. ROGERS: Cet article est destiné à assurer l'ouverture du chenal, et nous espérons pouvoir achever les travaux cette année.

M. McKENZIE: Ce montant doit-il être utilisé pour des fins de dragage.

M. ROGERS: Excavation, 2 pieds au-dessous du niveau des basses marées, 9,666 pieds; coffrage de jetées, 554,000 pieds cubes. Dragage du chenal, 10 pieds au niveau des basses marées, 25,000 verges.

M. McKENZIE: Il sera alors effectué quelque dragage cette année avec cet argent?

M. ROGERS: Le dragage se rattachera à l'entreprise.

M. McKENZIE: Je désire pénétrer le ministre du fait que cet endroit est situé sur une côte entièrement exposée à l'Atlantique, et c'est seulement pendant la plus douce et la plus chaude partie de la saison qu'on peut y faire du dragage. En automne ou dans le printemps, il est absolument impossible d'affronter cette côte avec une drague. J'insisterai auprès du ministre sur la nécessité de voir à faire effectuer dans le mois de juillet ou dans la première partie d'août tout le dragage projeté.

M. MACDONALD: Je désirerais m'associer à l'honorable député de Cap-Breton-nord au sujet des observations qu'il a formulées à ce sujet. La mer est impétueuse à cet endroit, et il souffle un vent du nord-ouest, d'Anticosti à Inverness. A moins que les travaux ne soient exécutés dans les mois d'été, ils sont impossibles. Il est très douteux qu'il vaille la peine d'entreprendre aucuns travaux, à moins que le ministre ne soit disposé à faire une dépense assez forte, en vue de construire un brise-lames permanent. Je ne sais pas quels sont les plans, mais la ville est une ville minière qu'elle eût des facilités d'expédition par la mer. Tout ouvrage peu important, ou toute dépense sur une faible base, et non d'une nature permanente, seront insuffisants. J'espère que le ministre étudiera cette question avec confiance et une résolution de la mener à bien. Les conditions décrites par mon honorable ami sont si impérieuses qu'elles exigent une action immédiate.

M. ROGERS: L'ingénieur m'apprend que le ministère possède plusieurs rapports concernant ces travaux, et il croit qu'on a expliqué la nécessité de commencer les travaux en juillet.

Kelly's-Cove—Prolongement du brise-lames, $7,000.

M. LAW: Je suis heureux de voir ce montant inscrit au budget. C'est le centre d'un des plus importants village de pêcheurs que nous ayons dans ce comté, et il a été dépensé des sommes considérables

à cet endroit. Je désirerais demander au ministre si ce montant de $7,000 terminera les travaux et quelle longueur sera ajoutée au brise-lames actuelle?

M. ROGERS: Cent pieds. Ceci procurera l'abri désiré a la flotte de pêche.

M. LAW: $7,000 ne construiront pas plus de cent pieds? Il me semble que c'est un montant élevé pour la construction de cent pieds seulement.

M. ROGERS: Je crois que l'eau est bien profonde. C'est une simple réinscription de crédit. Il a déjà été inscrit au budget, mais non utilisé.

M. LAW: J'espère que le ministre a l'intention de l'utiliser cette année?

M. ROGERS: Oui.

Kraut-Point—Quai, $1,500.

M. MACLEAN (Halifax): Cette somme est-elle affectée à l'achèvement de ces travaux?

M. ROGERS: Elle est affectée à l'achèvement des travaux commencés en 1912.

Petit-Bras-d'Or—Construction du brise-lames, $12,800.

M. McKENZIE: Je rappellerai au ministre que c'est une réinscription de crédit, que ce montant a été inscrit au budget depuis les trois ou quatre dernières années et qu'aucun travail n'a été exécuté. Il est très à désirer qu'on construise ce brise-lames. Votre ministère a réussi à ouvrir l'embouchure de ce havre au Petit-Bras-d'Or, et un magnifique havre est le résultat des opérations de dragage effectuées à cet endroit-là. Pour compléter la suffisance du havre, le ministre a jugé nécessaire de construire un brise-lames, et j'espère qu'il verra à ce qu'il soit demandé des soumissions pour la construction du brise-lames cet été.

M. ROGERS: L'entreprise a déjà été adjugée.

M. McKENZIE Quel en est l'adjudicataire?

M. ROGERS: MacNutt Landry.

Malignant-Cove—Réparations au brise-lames, $800.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le budget de 1911-12 était doté d'un crédit de $2,300 affecté à Malignant-Cove. Ce crédit a été supprimé dans l'exercice suivant, et le budget supplémentaire du présent exercice renfermait un crédit de $4,000. parce qu'on n'a pas effectué la dépense qu'on aurait dû faire l'année dernière, et les dommages ont continué à s'accroître à un tel degré qu'un montant plus considérable est maintenant nécessaire. Je ne sache pas qu'il ait été exécuté aucun travail l'année dernière, et je désirerais connaître l'affectation de ces $800.

M. ROGERS: Ils sont affectés à des réparations au quai.

M. CHISHOLM: Le quai a virtuellement été emporté, et il faudrait $4,000 pour le mettre en bon état. Je ne vois aucunement l'utilité de ces $800.

M. ROGERS: L'ingénieur m'apprend que les $800 sont affectés à des réparations urgentes, et la balance destinée au remplacement du quai est inscrite au budget supplémentaire.

Mushaboon—Quai, $1,200.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce un nouvel ouvrage?

M. ROGERS: Oui.

M. MACLEAN: Sera-t-il construit par soumission et à l'entreprise?

M. ROGERS: C'est un article très peu élevé; tout dépendra de la recommandation de l'ingénieur.

Anse nord-ouest (île Tancook)—Brise-lames, $42,000.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce un prolongement de l'ouvrage actuel?

M. STEWART (Lunenburg): L'ingénieur recommande que l'arrangement le plus satisfaisant serait de construire les nouveaux ouvrages sur l'emplacement de l'ancien brise-lames. Ce serait virtuellement un nouvel ouvrage érigé sur l'emplacement de l'ancien.

Port-Dufferin, port—Quai du côté ouest du port, $4,200.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce un nouvel ouvrage?

M. ROGERS: Oui.

M. MACLEAN: Quel en sera le coût?

M. ROGERS: Le coût total sera de $4,200.

Porter'sLake—Chenal de batture pour aller au port de 3 brasses, $10,000.

M. MACLEAN (Halifax): Cet ouvrage sera-t-il exécuté à l'entreprise?

M. ROGERS: Oui.

M. MACLEAN: A-t-on demandé des soumissions?

M. ROGERS: Pas encore.

Seal-Island—Quai, $1,000.

M. LAW: Ce montant achèvera-t-il les travaux?

M. ROGERS: Non, l'évaluation du coût de tous les travaux nécessaires est de $3,000.

Pubnico-ouest—Réparations au quai, $1,400.

M. LAW: Je suppose que ce crédit est affecté aux réparations ordinaires?

M. ROGERS: Aux réparations ordinaires.

M. LAW: Il a été fait à cet endroit une quantité considérable de dragage à la main. Le quai se trouve à une longue distance du quai. Il s'effectue beaucoup d'opérations commerciales à Pubnico-ouest; c'est un endroit très important, et je désirerais pénétrer le ministre de l'opportunité d'y envoyer une de ses petites dragues et de draguer depuis le chenal jusqu'au quai. Le dragage à la main est un travail très lent et très dispendieux. Si le ministre possède une drague d'un très faible tirant d'eau qui pourrait s'y rendre, les pêcheurs et la population commerciale l'apprécieraient extrêment.

M. ROGERS: Quelle distance sépare le chenal du quai?

M. LAW: Environ un demi-mille. Avec une drague d'un faible tirant d'eau, je crois que les travaux pourraient être accomplis moyennant quelques milliers de dollars, et ce serait une grande aide aux gens de l'endroit.

M. ROGERS: La difficulté sera de trouver une drague d'un faible tirant d'eau.

White-Point—Brise-lames, $4,000.

M. McKENZIE: Nous avons dans le comté de Victoria un White-Point qui a besoin d'un brise-lames. Cet article est-il affecté à cet endroit?

M. ROGERS: Je crains qu'il ne soit affecté au White-Point situé dans le comté de Queen's-et-Shelburne.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je vois deux crédits affectés à des brise-lames à Blue-Rocks.

Il y a un Blue-Rocks dans Antigonish et un autre dans Lunenburg. Quel est celui d'Antigonish?

M. STEWART: (Lunenburg): Le premier est de Lunenburg et le second d'Antigonish.

Port d'Yarmouth—Améliorations, $87,000.

M. LAW: L'administration précédente devait acheter, moyennant la somme de $2,500 le quai d'East-Pubnico. Il y a été fait des dragages, et j'aimerais à savoir du ministre s'il a une note relative aux négociations entamées avec Henry T. D'Entremont, le propriétaire de ce quai.

M. ROGERS: Je n'ai aucun mémoire à ce sujet, et les fonctionnaires de mon bureau semblent n'avoir aucun souvenir de la chose.

M. LAW: C'est un lieu d'expédition passablement mouvementé, et, si le ministère achetait ce quai, ce serait, je crois, un placement de premier ordre. L'eau y est joliment profonde, et le propriétaire ne se met guère en peine de tenir le quai en été.

Il y a deux autres localités sur lesquelles je désirerais appeler l'attention du ministre. Il y a d'abord Pickney's-Point. On m'avait demandé par lettre un prolongement au brise-lames, et j'ai écrit au ministre à ce sujet au cours de la présente session Déjà ce brise-lames a été une ou deux fois allongé, et le nombre des bateaux de pêche s'est accru dans de très sensibles proportions. J'espère que le ministre n'oubliera pas Pickney's-Point, et qu'à la prochaine session, il verra à faire mettre quelque chose au budget pour cette localité.

Il y a deux autres brise-lames importants, mais auxquels le ministre cette année semble n'avoir prêté aucune attention, ceux de Short-Beach et Chegoggin-Point. L'un et l'autre sont nécessaires aux pêcheurs. Je compte que le ministre pourra l'année prochaine donner à ce port et à ce brise-lames son attention et y dépenser quelque argent.

Pour ce qui est des améliorations à Yarmouth, j'aimerais, à savoir du ministre quand l'ouvrage va être fait.

M. ROGERS: Ce crédit est demandé afin de nous permettre d'approfondir, d'élargir et de redresser le chenal dans les environs du quai, comme aussi d'agrandir les mouillages dans la partie supérieure du port et de rendre plus facile l'accès des quais, aussi de faire des réparations et des renouvellements aux ouvrages qui protègent la grève: $2,000 pour ces derniers travaux et $85,000 pour le reste, en tout, $87,000.

M. LAW: Le ministre se propose-t-il de draguer le bassin qui sépare la propriété de la Dominion Atlantic Steamship Company de celle de la Parker Eakins Company?

M. ROGERS: Oui; mais je ne suis pas sûr que cela soit compris dans cette somme.

M. LAW: Compris ou non, est-ce que se sera fait? Nous avons à Yarmouth, en fait de docks, bien peu de commodités. Les mouvements de la mer laissent trop longtemps les fonds à nu. La Dominion Atlantic Steamship Company, qui fait le service entre Boston et Yarmouth, a décidé de faire cette année à Yarmouth sa provision de charbon. A moins d'établir un dock au sud du quai de la Dominion Atlantic, il n'y a aucun endroit où les bâtiments puissent décharger du charbon. J'espère que le ministre fera ce qu'on attend de lui à cet égard. Quand arrivent ces gros bâtiments à vapeur, il est difficile de trouver pour eux un amarrage, attendu que tous les docks sont employés, tandis qu'il serait facile de procurer à ces bâtiments un amarrage si l'on établissait un dock au-dessus du quai. Il me fait plaisir de voir au budget cette somme pour Yarmouth, et j'en

fais au ministre mes félicitations. Je n'ai qu'un regret, c'est qu'elle ne soit pas plus considérable, mais nous ne lui sommes pas moins reconnaissants de toutes les faveurs que nous obtenons. Je tiens à ce que le ministre se pénètre bien de l'importance d'Yarmouth. Depuis cent cinquante ans qu'il y a là une ville, ça toujours été un des ports les plus médiocres qui soient. Il est vrai qu'il y a été dépensé des fonds assez considérables, mais il en faudrait encore beaucoup pour le mettre dans les conditions où il devrait être. Le ministre me permettra sans doute de lui dire qu'à mon avis nous avons à Yarmouth plus de voyageurs de première classe que dans tout autre port des provinces maritimes, ou même peut-être du Canada. Nous avons, entre Yarmouth et Boston, un service quotidien, et je ne doute point que sous peu, il ne soit établi une ligne entre Yarmouth et New-York. La compagnie qui fait le service entre Boston et Yarmouth a l'intention d'y mettre un navire de dimension plus grandes et d'un beaucoup plus fort tirant d'eau. J'espère que le ministre va pouvoir demander des soumisisons assez tôt pour que l'ouvrage soit fait cet été. Il y avait l'année dernière $100,000 pour le port d'Yarmouth, mais il n'a été dépensé qu'environ $19,000. Je suis sûr que le ministre comprenant l'importance de ce trafic, va demander immédiatement des soumissions pour des dragages dans ce port et aussi pour l'enlèvement du haut-fond en roc solide.

Ceci a de l'importance non seulement pour le port d'Yarmouth, mais pour toute la Nouvelle-Ecosse, dont cette ville est le vestibule. Il vient de Boston à Yarmouth des passagers, qui d'Yarmouth retournent à Boston. Il en vient de tous les points de la Nouvelle-Ecosse de même que dans tout l'intérieur se rendent des passagers de Boston. En conséquence de cela, les travaux projetés ou suggérés importent, non seulement à Yarmouth, mais à toute la Nouvelle-Ecosse. Je suis persuadé que le ministre comprendra l'importance de la chose, et qu'il verra à ce que l'on demande des soumissions sans perdre de temps.

M. ROGERS: Je me souviens de cette délégation qui d'Yarmouth est venue solliciter des dragages près des quais; elle avait fort avantageusement présenté sa cause. Nous avons au ministère le mémoire de ce qu'elle voulait, et dès que nous aurons le loisir d'en approfondir l'objet, nous en aborderons l'étude avec l'intention de répondre s'il se peut aux désirs des délégués.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'observe qu'il y a au budget principal six crédits pour le comté d'Antigonish, des sommes insignifiantes, à voter de nouveau en partie, et qui, avec le reste, vont être dépensées en réparations ordinaires ou de circonstance. Dans le cas de Bayfield, j'aperçois un crédit de $2,500 pour réparations au quai et au brise-lames, pendant que le budget de 1911-1912 de l'administration précédente avait, en faveur de ce port, un crédit de $15,000, et j'aimerais à savoir comment nos ingénieurs ont pu réduire de $15,000 à $2,500 la somme requise pour le port de Bayfield. Etant comme je le suis au courant des besoins de l'endroit, et sachant que depuis le vote du budget de 1911-1912, où se trouvait un crédit de $15,000 que la présente administration a laissé tomber, il n'a rien été dépensé dans le port, je me demande comment l'on va pouvoir se contenter de cette faible somme, d'autant que, dans le budget supplémentaire, il ne se trouve rien pour ces travaux.

Je regrette de ne pas pouvoir me joindre à mon honorable ami d'Yarmouth pour féliciter le ministre sur sa générosité envers le comté d'Antigonish en tant que son budget est concerné. Si je m'aperçois, lorsque tous les crédits supplémentaires nous auront été communiqués, que j'ai lieu de changer d'opinion, je ferai amende honorable et rendrai justice à qui justice est due.

M. ROGERS: Ce crédit est pour des réparations.

M. CHISHOLM: Au quai ou au brise-lames?

M. ROGERS: Au quai et au brise-lames.

M. CHISHOLM: Quelles réparations y a-t-il à faire?

M. ROGERS: Renouveler la superstructure délabrée, les encoffrements créosotés, les recouvrir et rétablir les joints à mortier liquide.

M. CHISHOLM: Tout cela est pour des réparations au quai et non au brise-lames.

M. ROGERS: Absolument.

M. McKENZIE: Avant que l'on passe à d'autres crédits, j'aurais quelques mots à dire. Je suppose que le ministre connaît peu les crédits que contenaient les budgets de 1910-1911 et des quelques années précédentes. Je désirerais appeler son attention sur certains des crédits qui, après réflexion et examen, ont été inscrits au budget de 1910-1911. Je dois faire une remarque générale relativement aux dépenses dans la Nouvelle-Ecosse et dans ma région. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a l'autre soir fait une observation qui, à mon sens, était peu juste et peu nécessaire. Il a fondu sur les dépenses que l'on fait pour la Nouvelle-Ecosse, disant que l'on nous donnait sans nécessité ici des ports et là des brise-lames. Je parle en la présence des fonctionnaires du département, qui savent combien nécessaires sont ces dépenses et que l'honorable député avait tort de se livrer à de pareilles attaques.

Quelque soit le parti au pouvoir, il est nécessaire que ces dépenses se fassent. Longtemps j'ai cherché à obtenir un port pour Dingwall, dans le comté de Victoria, et, après des efforts qui ont duré plusieurs années, une certaine somme avait été inscrite au budget de 1910-1911; mais je regrette de ne pas la retrouver dans le budget actuel. D'autres crédits qui devaient aider les pêcheurs de West-Cove à établir un brise-lames à Cap-Dauphin, venir en aide à des pêcheurs d'un autre village appelé Point-Aconi, sont, à mon grand regret, disparus du budget sans que j'aie pu en découvrir la cause. Le ministre doit comprendre que notre seul moyen de rivaliser avec les pêcheurs américains, qui ont de gros bâtiments hors la limite des trois milles, et qui parfois pénètrent en deçà de cette limite, c'est d'avoir nous aussi des bateaux d'une bonne grandeur qui puissent sortir de ces brise-lames. A des bateaux d'une certaine dimension, il faut un abri sur cette côte exposée, et des bateaux assez petits pour pouvoir être tirés sur la plage le soir, ne peuvent être en état de résister en mer, et les pêcheurs ne peuvent s'y risquer. C'est à cause de cela que nous demandons des brise-lames et de petits refuges le long du littoral, de manière à permettre à nos pêcheurs d'avoir des bateaux de bonnes dimensions. Je dirai au ministre avec plaisir que là où nous avons un refuge convenable nos pêcheurs se donnent des bateaux à gazoline qui leur permettent de rivaliser avec les Américains, de sortir par les mauvais temps et d'amener eux aussi une part du butin que leur offre la mer. Si le ministre veut bien consulter les dossiers de l'administration, il verra que ses fonctionnaires se sont prononcés en faveur des lieux dont je parle. Je regrette qu'un changement d'administration ait eu pour conséquence de faire disparaître du budget ces crédits, mais j'espère que le ministre les y remettra, et que ces ouvrages se feront.

M. ROGERS: Je n'ai jamais eu le plaisir de visiter la Nouvelle-Ecosse et je connais peu la situation dont parle l'honorable député; mais je ferai cet été le voyage à la Nouvelle-Ecosse et j'en visiterai les refuges et les brise-lames.

Je ne négligerai rien pour doter la Nouvelle-Ecosse des crédits nécessaires, dans la mesure où la chose me sera permise.

Ile du PrinceEdouard—Georgetown, refection au quai, $1,000.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Ces travaux se feront-ils en régie?

M. ROGERS: Il faudra les faire en régie.

Ports et rivières en général—Ile du Prince-Edouard, $10,000.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Ce matin même, j'ai dit un mot au ministre au sujet du quai de Montague, connu sous le nom du quai de Stevens.. Il y a un an ou deux, il figurait au budget un item affecté à un hangar à marchandises sur ce quai, et sans doute c'est par inadvertance que cet article disparu. Le ministre en conviendra, un quai est d'une utilité fort problématique sans un hangar à marchandises. Le quai de l'Etat est excellent; seulement le steamer est obligé d'utiliser un petit quai privé, parce qu'il n'y a pas de hangar à marchandises sur le quai de l'Etat. Le ministre pourrait-il construire un hangar sur ce crédit-ci?

M. ROGERS: La pratique en vogue est d'ériger un petit hangar sur ces différents quais. Je ne sais trop s'il sera possible de puiser dans ce crédit les deniers voulus pour l'érection de ce hangar; mais j'en conférerai avec les fonctionnaires ministériels. Ce serait une légère dépense, paraît-il.

M. HUGHES: Environ $700, je suppose.

M. ROGERS: Les fonctionnaires en prendront note et il est possible que cette dépense s'exécute.

M. HUGHES: Ce hangar est bien nécessaire.

M. ROGERS: Je n'en doute nullement.

Naufrage-Pond, $2,500.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Ce crédit suffira-t-il et demandera-t-on des soumissions?

M. ROGERS: Oui. Nous demanderons des soumissions, si faire se peut.

Souris—Prolongement du brise-lames, $40,000.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Combien de pieds ce prolongement comprendra-t-il?

M. ROGERS: Il sera de 250 pieds de long. Le prolongement aura quarante pieds de largeur et douze cent cinquante pieds de longueur; il devra atteindre une profondeur de 80 pieds et sera construit en bois créosoté, avec talus protecteur en pierre du côté de la mer, similaire à l'ouvrage actuel.

M. HUGHES: Quelle est l'étendue du prolongement?

M. ROGERS: 400 pieds.

M. HUGHES: Le département a-t-il l'intention de donner au brise-lames un prolongement au delà de ce qui est stipulé au contrat?

M. ROGERS: Non, c'est suffisant.

Brise-lames de Tracadie, $2,000.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Il ne figure ici aucun item pour dragage. Deux ou trois dragueurs de l'Etat appartiennent à l'île et ils n'ont guère fait preuve de diligence, cette année. Quelle est la cause du retard?

M. ROGERS: Je ne sache pas s'il y ait eu retard. Je me ferai un devoir d'étudier la question. Tous les dragueurs sont à l'œuvre, parait-il.

M. HUGHES: Quant à l'item de l'île du Prince-Edouard, bien que le département des Travaux publics construise tous les quais, il en transfert quelques-uns au département de la Marine et des Pêcheries et en garde quelques-uns. Y a-t-il un système ou principe établi à cet égard.

M. ROGERS: Il n'existe pas de système fixe, paraît-il. A certains moments et à certains endroits on a jugé utile de transférer au ministère de la Marine les quais construits par le département des Travaux publics. Cela tient probablement à ce que le ministère de la Marine a des relations plus étroites avec certains quais.

Québec, Anse-aux-Gascons—Réfection et prolongement du brise-lames, $3,000.

M. MARCIL (Bonaventure): Pourquoi ce crédit?

M. ROGERS: Il est destiné à compléter les réfections et les améliorations en marche depuis deux ans.

M. MARCIL: Quelle est l'étendue du prolongement?

M. ROGERS: De 100 pieds de longueur et 40 pieds de profondeur.

Baie Saint-Paul—Réfection du quai, $1,500.

M. LEMIEUX: A-t-on déjà fait quelques réfections à la Baie-Saint-Paul?

M. ROGERS: Il s'agit ici de poursuivre les réfections déjà commencées?

M. LEMIEUX: A-t-on fait quelques travaux ce printemps?

M. ROGERS: Non.

Cap-à-l'Aigle—Prolongement du quai, $31,000.

M. LEMIEUX: De quels travaux s'agit-il donc ici? En été cet endroit est fréquenté par nombre de touristes, et le quai laisse fort à désirer.

M. ROGERS: Ce crédit vise à y remédier. Nous voulons agrandir ce quai de 156 pieds.

Cap-Chatte—Extension de la jetée de dérivation ou directrice des glaces, $7,500.

M. LEMIEUX: Si ces travaux s'exécutent, les navires à voiles auront plus facile accès au fleuve. Il y avait un rocher vis-à-vis de ce quai.

M. ROGERS. C'est là le but de ces travaux.

Gaspé—Quai à eau profonde, $94,000.

M. LEMIEUX: Quand comptez-vous terminer ce quai?

M. ROGERS: Cette année.

M. HUGHES (King) (I. P.-E.).

M. LEMIEUX: La voie du chemin de fer s'étend sur le quai. De quels matériaux se sert-on pour l'infrastructure?

M. ROGERS: De bois. Les travaux seront terminés cette année.

Ile-Verte—Prolongement du quai principal, $4,500.

M. GAUVREAU: Quelle extension le ministre se propose-t-il de construire à l'Ile-Verte?

M. ROGERS: Du côté est.

M. GAUVREAU: Le prolongement ne doit pas se faire au front du quai, mais de côté?

M. ROGERS: Oui.

Ile-Verte—Dragage près du quai, $4,500.

M. GAUVREAU: Ce crédit est d'un chiffre peu élevé. Pour pareille somme, je me demande quels travaux de dragage on pourra faire près du quai. Il n'y a que 6 pouces d'eau à marée basse, et à marée haute environ 8 pieds. S'il s'agissait de l'enlèvement des rochers, ce serait parfait.

M. ROGERS: Le travail est supposé se faire à l'aide de grattes ou racles. Comme l'eau est très basse, on pourrait exécuter facilement une certaine quantité d'ouvrage.

L'Anse-à-Beaufils—Travaux d'amélioration du quai, $4,500.

M. LEMIEUX: Quels sont les travaux projetés ici? Puisque l'ingénieur en chef est ici, je tiens à observer qu'il existe une difficulté au sujet du pont que la municipalité veut enlever. Il y a deux ans, lorsque nous construisîmes la première jetée, les travaux aboutissaient à la pile du pont, et la municipalité prétend qu'il en est résulté le déplacement de la pile; aussi aujourd'hui se propose-t-elle de construire un pont un peu plus en amont du fleuve.

J'ignore si ces travaux du département doivent se faire en amont du fleuve ou s'étendre dans la mer. Ce sont des travaux bien utiles.

M. ROGERS: Les travaux s'étendent de l'emplacement actuel à l'emplacement primitif du pont.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

Edifices publics, Ontario—Edifices publics d'Athènes, $12,000.

M. GRAHAM: Quand le ministre compte-t-il que ces travaux seront terminés?

M. ROGERS: Ils se termineront au cours de l'été.

Brantford, nouvel édifice public, $120,000.

M. GRAHAM: Le ministre voudrait-il bien nous expliquer cet item?

M. ROGERS: Ce crédit est affecté à l'érection d'un nouvel édifice public à Brant-

ford, du côté nord de la rue Dalhousie et il doit être utilisé pour les besoins du bureau de poste. L'entreprise a été adjugée.

M. GRAHAM: Il a été question de la vente de l'édifice public de Brantford; l'a-t-on fait?

M. ROGERS: Pas encore.

Edifices publics fédéraux—Renouvellements, réfections, améliorations, etc., $25,000.

M. GRAHAM: Il s'agit de bâtiments situés en divers endroits sans doute?

M. ROGERS: Ce crédit est affecté aux réfections générales des édifices publics de la province.

M. GRAHAM: Il y a un inspecteur à Toronto, n'est-ce pas?

M. ROGERS: Oui.

M. GRAHAM: Qui est-il?

M. ROGERS: M. Hastings.

M. PROULX: M. Charleson est-il encore au service de l'Etat?

M. ROGERS: Non.

M. PROULX: A-t-il été renvoyé?

M. ROGERS: Cette charge a été abolie; il n'y avait plus de besogne pour lui.

M. PROULX: M. Hastings faisait-il fonction d'inspecteur en même temps que M. Charleson?

M. ROGERS: Oui.

Eganville—Edifice public, $10,000.

M. GRAHAM: A-t-on fait l'adjudication de l'entreprise et de quel côté de la rivière Bonnechère doit-on ériger ce bâtiment?

M. ROGERS: On a acheté un emplacement, mais l'adjudication de l'entreprise n'a pas encore eu lieu.

Il y a une différence d'opinion à propos du meilleur emplacement, pour savoir s'il devrait être placé d'un côté ou de l'autre de la rivière.

M. GRAHAM: De quel côté est l'emplacement?

M. ROGERS: Il y a un emplacement des deux côtés maintenant.

M. GRAHAM: La rivière Bonnechère traverse le village d'Eganville. Le côté sud est dans le canton sud de Renfrew, et le côté nord est dans le canton nord. Le bureau de poste a toujours été sur la rive sud dans le canton sud de Renfrew et la majorité des gens qui sont installés là et qui reçoivent leur courrier, sont sur la rive sud de la rivière. Le feu a détruit le village il y a quelques années et le bureau de poste a été brûlé. L'ex-gouvernement a inscrit une somme au budget pour un nouveau bureau de poste, mais n'a pas fait de démarches pour acheter un autre emplacement.

Des représentations énergiques ont été faites par les habitants de la rive nord pour y faire établir le bureau de poste et en conséquence un lot a été acheté sur la rive nord du canton nord de Renfrew, ce qui indiquerait que le bureau va être transporté de la rive sud à la rive nord. On a laissé entendre que ce serait le résultat d'un certain événement qui s'est passé à Renfrew-sud en février dernier. J'ai de la difficulté à croire que le ministre se laisserait influencer au point de supprimer un bureau de poste dans un comté où il a toujours été pour le transporter de l'autre côté de la rivière pour ce simple motif. En examinant la question au point de vue politique, je puis dire à mon honorable ami que les citoyens qui reçoivent leur courrier à ce bureau de poste ont voté pour le candidat du gouvernement dans l'élection partielle de Renfrew-sud, en nombre plus grand qu'il y a de conservateurs dans le voisinage et en supprimant ce bureau de Renfrew-sud, le ministre punit en réalité un grand nombre de libéraux et de conservateurs qui ont voté pour son candidat, parce qu'il demeurait à Eganville sur la rive sud et il a reçu un appui plus grand que la liste des électeurs semblait devoir lui en accorder.

Depuis qu'il y a un bureau de poste à Eganville, il a été placé sur la rive sud et le plus grand nombre des habitants reçoivent leur courrier sur la rive sud. Il y a beaucoup d'autres motifs que je pourrais donner à l'honorable ministre pour lui démontrer qu'il devrait laisser le bureau sur la rive sud. Il est très commode pour tout le monde et s'il reste sur cette rive, cela empêchera une quantité de désagréments qui se produiraient s'il est transporté sur la rive nord.

M. ROGERS: Comme le sait mon honorable ami, je ne suis pas très au courant des conditions locales qu'il a si clairement exposées, mais je connais quelque chose des faits qu'il a cités. Il y a deux emplacements proposés pour ce bureau et il y a aussi deux opinions parmi les habitants sur l'endroit où devrait être construit le nouveau bureau de poste. Par suite, l'entreprise n'a pas été accordée et bien que des soumissions aient été demandées, la question est encore en suspens et on l'étudie. Nous espérons que le département pourra la régler sous une forme qui sera satisfaisante pour la grande majorité des citoyens. Nous ne désirons certainement pas commettre d'injustice pour aucune région ou aucune localité de ce comté. Mon honorable ami a dit que le bureau de poste avait toujours été placé sur la rive sud et je puis lui assurer que ses paroles seront prises en sérieuse

considération avant qu'une décision finale soit prise.

M. GRAHAM: Mon honorable ami peut-il dire que le bureau sera construit sur la rive sud?

M. ROGERS: Je ne voudrais pas le dire, parce que je ne suis pas au courant personnellement des faits.

M. GRAHAM: Mon honorable ami fera-t-il construire ce bureau cette année?

M. ROGERS: Je l'espère, si nous pouvons décider où nous allons le placer.

M. PROULX: Quelle a été la recommandatiton du candidat défait à la dernière élection? A-t-il recommandé la rive sud ou la rive nord?

M. ROGERS: La rive sud.

M. GERMAN: Il y a eu plusieurs demandes sérieuses faites au ministre pour la construction d'un édifice public à Thorold, en vue d'avoir un bureau de poste. J'avais espéré voir cette année un crédit dans le budget principal ou dans le budget supplémentaire, mais je n'ai rien trouvé à ce sujet.

Je voudrais savoir si le ministre considère cette proposition avec faveur et s'il pourra trouver le moyen de construire l'an prochain un bureau de poste à Thorold. Comme d'autres villes de cette région, Thorold a atteint un degré de prospérité inconnu jusqu'alors. De grandes industries manufacturières y ont été établies y compris une des plus grandes papeteries du pays. J'espère que le ministre pourra prendre en considération les représentations qui lui ont été faites par les habitants.

M. ROGERS: Je me souviens des représentations qui ont été faites par une députation venue de Thorold. Mon impression à l'époque est qu'ils avaient une bonne cause. La ville paraît se développer et il y a un bon espoir pour l'avenir. Je puis assurer à mon honorable ami que nous examinerons la demande avant la prochaine session et verrons si nous ne pouvons pas accorder ce qui est demandé.

Lindsay—Salle d'exercice, $35,000.

M. GRAHAM: L'autre jour, j'ai reçu une demande d'une ville à laquelle on avait dit de fournir un emplacement pour une salle d'exercice. Le Gouvernement se proposait de construire une salle d'exercice pour cette ville si un emplacement était fourni et comme la description de cette salle est la même que celle de Lindsay. On m'a demandé avec raison si la ville de Lindsay avait fourni un emplacement.

M. ROGERS: Lindsay a fourni un emplacement.

Newmarket—Edifice public, $20,000.

M. GRAHAM: Quelle partie de cette entreprise est faite? L'emplacement a-t-il été acheté?

M. ROGERS: Rien n'a été fait, mais l'emplacement a été acheté.

M. GRAHAM: De qui?

M. ROGERS: Du rév. D. Jones.

M. GRAHAM: Quel a été le prix?

M. ROGERS: $2,650 et $2,100.

Orillia—Salle d'exercice, $30,000.

M. GRAHAM: Il semble qu'on ait adopté un type modèle de salle d'exercice, coûtant $25,000. En voici une qui coûte $30,000. Il semble qu'Orillia n'a pas donné l'emplacement. Peut-être cela explique le crédit extra de $5,000.

M. BENNETT (Simcoe-est): Orillia donne l'emplacement et il coûte un bon prix.

M. GRAHAM: Ne serait-il pas préférable de se conformer au modèle type de salle d'armes coûtant $25,000?

M. ROGERS: Nous essayons de nous en tenir au prix uniforme, mais je crois que dans presque tous les cas, le coût de ces édifices atteindra $30,000.

M. BENNETT: La soumission dans ce cas est en réalité inférieure à $25,000.

M. ROGERS: Les installations sont naturellement en plus de ce prix. Nous avons fait une évaluation régulière dans le cas d'Orillia et peut-être un peu moins dans d'autres cas. Nous avions des renseignements très complets pour la salle d'exercice d'Orillia avant que les évaluations soient faites.

Oshawa—Salle d'exercice, $40,000.

M. GRAHAM: En voici une à $40,000. Je crains qu'il n'y ait des difficultés avec des villes qui ont eu des édifices de $25,000.

M. ROGERS: Cet édifice paraît être plus grand que d'autres pour un motif ou pour un autre

M. GRAHAM: Il se peut qu'il y ait un plus grand nombre de compagnies. La somme de $40,000 pourra-t-elle permettre d'achever la construction?

M. ROGERS: Oui.

Ottawa—Epreuve de combustible; agrandissement du laboratoire de concentration, $15,000.

M. GRAHAM: S'agit-il ici de l'épreuve de la tourbe?

M. ROGERS: Il s'agit de l'usine pour la tourbe.

M. GRAHAM: Pouvons-nous avoir des renseignements du ministre du Revenu de l'intérieur sur le succès qu'on a obtenu?

M. ROGERS: Vous aurez ce renseignement quand nous arriverons à ses crédits.

Ottawa—Edifice du Parlement, améliorations.

M. ROGERS: Il s'agit des améliorations générales et de l'entretien.

Ottawa—Nouvelle salle d'exercice, $50,000.

M. GRAHAM: S'agit-il d'une salle d'exercice ou d'un arsenal? Je vois qu'on n'a rien dépensé de ce crédit. J'ai vu hier soir dans un journal qu'il était question à Ottawa d'un arsenal à Ottawa.

M. ROGERS: C'est une salle d'exercice combinée avec un arsenal.

M. GRAHAM: Si c'est une construction de ce genre, $50,000 ne sera pas beaucoup.

M. ROGERS: Cela coûtera beaucoup plus que cela.

M. FRIPP: Une salle d'exercice à Ottawa coûtera $300,000. C'est seulement un crédit partiel pour obtenir un emplacement.

M. PROULX: La nouvelle salle d'exercice ne sera-t-elle pas construite sur l'emplacement actuel?

M. FRIPP: Il n'y a pas assez de place. Ce montant a été inscrit au budget l'an dernier à titre de commencement pour obtenir un emplacement, mais rien n'a été fait.

M. GRAHAM: Avez-vous une évaluation pour l'édifice?

M. ROGERS: Pas encore.

M. GRAHAM: Quelles dimensions aura la construction? Je ne dis pas celle que voudrait l'honorable député d'Ottawa (M. Fripp), parce qu'elle ne serait limitée que par les limites mêmes de la ville, mais quelles dimensions aura la construction que le ministre a l'intention d'élever.

M. ROGERS: Mon sous-ministre me dit qu'il nous faudra au moins $200.000 pour ce que nous voulons avoir.

M. FRIPP: Nous avons deux fois autant de volontaires à Ottawa qu'il y en a dans aucune autre ville du Canada, sauf Toronto et notre salle d'exercice est absolument insuffisante. C'est une vieille construction élevée il y trente ou quarante ans; elle est insalubre et dans un très mauvais état. Si nous devions utiliser l'emplacement actuel, les autorités de la milice disent qu'il n'y aurait pas assez d'espace pour l'exercice des troupes sur le terrain restant.

M. NESBITT: Ne peuvent-ils pas faire l'exercice dans le parc?

M. FRIPP: Cela nuirait à la promenade publique.

M. PROULX: Il faudra aller en dehors des limites de la ville pour trouver un terrain assez grand.

M. GRAHAM: A-t-on une idée de l'endroit où sera ce nouveau champ d'exercices? Je crois que le terrain coûte très cher dans le voisinage de la salle d'exercice actuelle.

M. FRIPP: Oui. On avait d'abord songé au patinoir Arena. Presque tous les députés savent où est situé ce patinoir, car c'est là que se tiennent ordinairement toutes les grandes assemblées publiques. L'emplacement est près du canal et l'on se proposait d'utiliser la partie inférieure, qui est plus basse que l'avenue Laurier, pour les exercices d'artillerie, et la partie supérieure pour les manœuvres ordinaires. Mais la difficulté est que le Pacifique-Canadien veut obtenir une entrée dans la ville de ce côté du canal et cela empêcherait l'installation d'un champ d'exercices à cet endroit. Je crois savoir que le ministre de la Milice est en pourparler avec le gouvernement d'Ontario, au sujet de l'emplacement de l'école Normale et l'on s'accorde généralement à dire que si l'on pouvait faire l'acquisition de ce terrain ce serait un emplacement idéal, car nous aurions alors tout le carré pour un champ de manœuvres.

M. NESBITT: Et que fera-t-on des enfants qui jouent à la balle sur ce terrain?

M. FRIPP: On leur permet de jouer dans la journée, mais non quand les soldats vont sur le terrain.

M. GRAHAM: Je suppose que c'est le département des Travaux publics et non le département de la Milice qui achètera ce terrain, bien que la demande devra être faite par ce dernier. Le ministre des Travaux publics prend une sage précaution en ne disant pas où sera construite la nouvelle salle d'exercice, car le prix du terrain augmenterait immédiatement si une indiscrétion était commise. Si c'est son intention d'acquérir l'Aréna, il aurait tort de le laisser savoir, car le terrain atteindrait des prix impossibles, avant que le département fût prêt à acheter.

M. FRIPP: Les précautions sont prises et les prix sont arrêtés, pour le cas où le Gouvernement se déciderait en faveur de cet emplacement.

M. NESBITT: Je croyais que le ministre avait pris pour règle d'obliger les municipalités à fournir le terrain.

M. GRAHAM: Dans les petites villes. Il me semble que le Gouvernement pourrait facilement s'entendre avec celui d'Ontario puisque nous lui accordons une très belle subvention pour son chemin de fer. Ne serait-il pas possible de faire un marché —le gouvernement d'Ontario a besoin de nous et nous nous avons besoin de lui.

M. ROGERS: Nous attendons la décision du Sénat avant d'aller plus loin.

M. GRAHAM: Je crois que c'est une excellente précaution.

Picton—Salle d'armes, $20,000.

M. GRAHAM: La ville fournit-elle le terrain?

M. ROGERS: Oui.

Port Arthur—Salle d'exercice, $49,000.

M. GRAHAM: Combien coûtera cette salle?

M. ROGERS: Plus de $150,000.

M. GRAHAM: Sera-t-elle construite dans le parc ou près du parc?

M. ROGERS: Dans le parc.

M. GRAHAM: Ce crédit était dans le budget de l'an dernier et de l'année précédente. Le ministre a l'intention de faire construire un édifice beaucoup plus considérable que ne semble l'indiquer le chiffre de ce crédit.

M. ROGERS: Oui. Il y a un autre crédit dans le budget supplémentaire.

M. GRAHAM: Aucune dépense n'a encore été faite?

M. ROGERS: L'entreprise vient d'être concédée.

Toronto—Douanes, entrepôt de vérification, $500,000.

M. GRAHAM: Où en sont rendus ces travaux?

M. ROGERS: Nous achevons les plans; l'entreprise n'est pas encore concédée.

M. GRAHAM: Où se trouve cet édifice?

M. MACDONELL: Sur le côteé sud de la rue Front; il touche au bureau de douane actuel du côté ouest. D'après ce que je comprends, le terrain n'a pas été acheté; il faudra recourir à l'expropriation et les avis nécessaires ont été donnés.

M. GRAHAM: On a déjà dépensé $370,000; ce doit être pour le terrain.

M. ROGERS: Oui.

M. MACDONELL: J'ignorais que la vente eût été faite.

Toronto—Edifice militaire—Caserne pour la troupe permanente, afin de remplacer la propriété vendue à la ville, $250,000.

M. GRAHAM: A quoi sera employé ce crédit?

M. ROGERS: A construire de nouvelles casernes pour remplacer la caserne Stanley.

M. NESBITT: Qu'avez-vous obtenu pour l'ancienne propriété?

M. ROGERS: $180,000.

M. GERMAN: Où sera construite la nouvelle caserne?

M. ROGERS.

M. MACDONELL: A Long-Branch, à 10 ou 15 milles plus loin, sur les bords du lac.

M. GRAHAM: Où en sont les négociations entre le département de la Milice et la ville de Toronto, au sujet de certains terrains qui appartiennent au Gouvernement et dont la ville avait besoin pour l'exposition.

M. MACDONELL: C'est sur ces terrains que se trouve la caserne Stanley et ils ont été cédés à la compagnie de l'exposition. Ce crédit est affecté à la construction d'une nouvelle caserne qui remplacera la caserne Stanley.

M. ROGERS: Avant la suspension de la séance, on a demandé de réserver des crédits concernant les édifices publics du Nouveau-Brunswick. Je crois qu'un arrangement a été conclu depuis et que nous pouvons maintenant discuter ces crédits.

M. GRAHAM: On avait demandé que les crédits du Nouveau-Brunswick fussent réservés jusqu'au retour de M. Pugsley qui est retenu chez lui par la maladie. Mais depuis les whips se sont entendus et les crédits peuvent être discutés, avec l'entente que la discussion pourra être reprise lorsque le budget supplémentaire sera mis à l'étude, même si les crédits sont votés.

M. ROGERS: Nous acceptons volontiers cet arrangement, Nous ferons autant de progrès que possible avec le budget principal, cet après-midi, et les députés auront toute liberté de discuter n'importe quelle question, lorsque le budget supplémentaire sera mis à l'étude.

M. NESBITT: C'est parfait.

Winnipeg—Bureau de poste sud, bureau de poste ouest et bureau de poste de chemin de fer, $275,000.

M. OLIVER: Voici un crédit qui me paraît très élevé pour des bureaux de poste. Il y a un bureau de poste central à Winnipeg, qui est bien situé et en excellent état. Pourquoi tous ces nouveaux bureaux?

M. ROGERS: Ces bureaux sont construits à la demande des fonctionnaires du département des Postes. Dans une ville qui progresse rapidement, il est impossible de servir le public avec autant de diligence dans un bureau de poste central, qu'avec des succursales dans différentes parties de la ville. Quant aux détails de ces item, je n'en connais rien; je n'ai jamais été consulté à ce propos.

M. OLIVER: Ces crédits sont demandés pour la première fois. Le chiffre du crédit donne-t-il une idée du coût total de ces édifices?

M. ROGERS: Ce ne seront pas des édifices coûteux.

M. OLIVER: Pourquoi trois succursales dans une seule ville qui possède déjà un bureau de poste central? Quel sera le prix total de chaque édifice? Le premier crédit demandé est passablement élevé et nous aimerions à savoir ce qui doit venir après.

M. ROGERS: Les plans ne sont pas encore préparés. Les sous-ministres m'informe que chaque édifice coûtera de $80,000 à $100,000. A cela il faudra ajouter le prix du terrain.

Battleford-nord—Edifice public, $30,000.

M. ROGERS: C'est un nouvel édifice. L'entreprise a été concédée récemment.

M. OLIVER: Quel en est le coût estimatif?

M. ROGERS: Environ $40,000.

Prince-Albert—Salle d'exercice, $40,000.

M. ROGERS: C'est un nouvel édifice et les plans ne sont pas encore terminés.

M. OLIVER: L'entreprise n'est pas encore concédée?

M. ROGERS: Non.

Régina—Dépôt d'armes, et salle d'exercice, $100,000.

M. ROGERS: L'entreprise n'est pas encore concédée.

M. OLIVER: Quel est le coût estimatif?

M. ROGERS: Environ $200,000.

M. OLIVER: Y compris le terrain?

M. ROGERS: Je ne crois pas.

Athabasca Landing—Allonge à l'édifice public, $1,000.

M. OLIVER: Je suis informé que l'édifice qui sert actuellement de bureau de poste, qui était très convenable à l'époque où il a été construit, est devenu tout à fait insuffisant. Le bureau de poste, le bureau des terres et le bureau de télégraphe du Gouvernement sont tous installés dans cet édifice. Il est possible qu'une partie des services en question ait été installée ailleurs, depuis. De simples réparations, ne devant pas coûter plus de $1,000, ne répondront pas du tout aux besoins actuels d'une ville qui est devenue un terminus important de chemin de fer.

M. ROGERS: Ce crédit est plutôt restreint, mais il y en a un autre dans le budget supplémentaire.

Bassano—Edifice public, $10,000.

M. BUCHANAN: L'an dernier un crédit a été voté pour cet édifice. Je crois savoir que dans le cours de l'année, un terrain a été offert gratuitement au Gouvernement et qu'un fonctionnaire qui est allé l'examiner s'en est déclaré satisfait.

J'ai une lettre du conseil municipal de Bassano, me priant d'insister sur la construction immédiate de cet édifice, à cet endroit, vu que la population de cette localité ne jouit pas, aujourd'hui, des avantages qu'elle devrait avoir, au point de vue du service postal. Les intéressés aimeraient savoir si l'entreprise sera adjugée et commencée—quant à l'exécution—au cours de cette année. Si le terrain a été donné au Gouvernement, je crois avoir raison de demander au ministre de commencer les travaux le plus tôt possible, s'il veut faire face aux besoins de la ville de Bassano qui se développe de jour en jour.

M. ROGERS: La ville nous a fourni gratuitement l'emplacement, et les travaux commenceront et se continueront cette année.

Calgary—Edifice de l'immigration, $20,000.

M. OLIVER: Se propose-t-on d'ériger un nouveau bâtiment sur l'emplacement de l'ancien, ou a-t-on l'intention d'en choisir un autre?

M. ROGERS: Ce crédit nous permettra de terminer le nouveau bâtiment.

M. OLIVER: Qui sera terminé quand?

M. ROGERS: Il est terminé, en réalité.

Edmonton—Nouvelle salle d'exercice, $100,000.

M. OLIVER: Où en est-t-on à propos de cet ouvrage? L'entreprise a-t-elle été adjugée ou a-t-on pris attitude dans un sens ou dans l'autre? L'honorable ministre de la Milice et de la Défense (M. Hughes) a dit l'autre soir que la ville avait fourni l'emplacement, après entente.

M. ROGERS: Nous avons obtenu cet emplacement, mais l'entreprise n'a pas encore été adjugée.

M. OLIVER: Les plans ont-ils été faits?

M. ROGERS: On y travaille.

M. OLIVER: Quel est le chiffre du montant qu'on se propose de dépenser à la construction de tout cet édifice.

M. ROGERS: Il représente $200,000 au moins.

M. OLIVER: Quand l'entreprise sera-t-elle adjugée?

M. ROGERS: Aussitôt que nous posséderons les plans et devis.

M. OLIVER: Au cours de cet été?

M. ROGERS: Oui.

M. OLIVER: En temps utile pour qu'on exécute les travaux cet automne?

M. ROGERS: L'architecte en chef m'informe que les fondations seront terminées, cet automne, à tout événement.

Lethbridge—Nouvel édifice public, $150,000.

M. BUCHANAN : L'honorable ministre a-t-il tenu compte, dans ce cas, qu'on a jugé nécessaire de construire à Moosejaw, Saskatoon et autres villes de l'Ouest des bureaux de poste plus grands peu d'années après la construction des premiers édifices? La bâtisse que l'on construira à Lethbridge sera-t-elle conforme à la règle qu'on a observée dans le cas des bureaux de poste de Saskatoon et de Moosejaw? Nous nous attendons à ce que Lethbridge se développe; dans la préparation des plans et devis il faudra tenir compte de ces perspectives encourageantes, afin que le Gouvernement puisse construire l'édifice voulu; ce cas diffère de celui des autres localités où l'on devra ériger de nouveaux édifices publics. Quel sera le coût définitif de cet édifice de Lethbridge?

M. ROGERS : Nous avons tenu compte du rapide développement et des perspectives favorables dans le cas de l'avenir de Lethbridge. Lorsqu'il sera terminé, cet édifice aura coûté $275,000 et cela devrait suffire pour faire face aux besoins qui pourraient surgir d'ici quelques années.

M. BUCHANAN : Quand cet édifice sera-t-il terminé et quand pourra-t-on s'en servir?

M. ROGERS : L'entreprise est adjugée et la construction se poursuit présentement. D'après la convention, l'ouvrage devra être terminé en septembre 1914.

Medicine Hat—Edifice de l'immigration, $20,000.

M. OLIVER: Je constate qu'il y a un crédit non seulement pour les bâtisses des immigrants, à Medecine-Hat, mais encore pour celles de Calgary. A ce sujet, je tiens à faire observer que la bâtisse réservée aux immigrants, à Edmonton, est loin de convenir aux exigences immédiates de ce service. Les remises elles-mêmes ne laissent pas à désirer, mais elles ne suffisent plus, étant donné l'état de choses qui existe présentement. Edmonton est un point de raccordement de voies ferrées où convergent six, sept ou huit lignes subsidiaires et qui s'étendent dans cette partie du pays qui se développe présentement. Il deviendra nécessairement un point aussi important que l'est Winnipeg quant à la distribution de l'immigration

Je crois que le temps est venu de construire, dans l'intérêt bien entendu de l'immigration, un édifice plus moderne et offrant plus d'avantages, quant à l'espace et aux autres besoins urgents, à l'émigration qui devra nécessairement se répandre d'Edmonton dans les autres parties de la province et cela, durant plusieurs années encore. Le pays au sud et à l'est est considérablement rempli, mais la partie qui s'étend au nord, au nord-est et au nord-ouest d'Edmonton n'est colonisée que sur une faible étendue.

M. ROGERS: Nous prendrons note de ce renseignement; nous discuterons cette question avec le département de l'Immigration afin de connaître ce qu'il nous conseille de faire. Il va sans dire que nous ne fournirons pas l'édifice.

M. BUCHANAN: Va-t-on commencer, cette année, les travaux de construction de ces ouvrages, à Medicine-Hat?

M. ROGERS: Oui.

Strathcona—Salle d'armes, $8,000.

M OLIVER: Qu'arrive-t-il à propos de cet édifice?

M. ROGERS: L'entreprise a été adjugée. Ce crédit nous permettra de terminer l'ouvrage.

Strathcona—Edifice public, $8,000.

M. OLIVER: Et à propos de celui-ci?

M. ROGERS: La même réponse s'applique.

M. OLIVER: L'an dernier, la Chambre a voté un crédit de $30,000.

M. ROGERS: Oui; on a payé $42,000, jusqu'à ce jour.

Vegreville—Edifice public, $15,000.

M. OLIVER: A-t-on dépensé, jusqu'à ce jour, quelque argent pour cet ouvrage?

M. ROGERS: Non.

M. OLIVER: A-t-on préparé les plans et devis? A-t-on fait quelque chose dans ce cas?

M. ROGERS: Non.

M. OLIVER: Se propose-t-on de commencer bientôt la construction de cet édifice?

M. ROGERS: Oui.

M. OLIVER: A quoi servira cet ouvrage?

M ROGERS: Il sera occupé par les buraux des Douanes, du revenu de l'Intérieur et de ceux des Terres.

Wetaskiwin—Edifice public, $8,000.

M. OLIVER: Je renouvelle ma question au sujet de ce crédit.

M. ROGERS: On a poursuivi l'exécution de ces ouvrages et ce crédit nous permettra de terminer cette entreprise. Jusqu'à présent, on a payé $21,000, à ce propos.

Travaux publics (imputable sur le revenu) Colombie-Anglaise — Ashcroft, édifice public, $25,000.

M. FOWLER: Si je comprends bien, il y a eu certaines difficultés au sujet de l'emplacement de cet édifice et un protêt a été produit contre le site proposé qui se trouve dans le quartier chinois de la ville, près de la rivière Thompson. Un grand

nombre de personnes réclamaient que l'on construisit cet édifice dans une autre partie de la ville. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) devrait être en état de nous renseigner, puisque Ashcroft fait partie, je crois, de la division électorale qu'il représente. J'ai entretenu une correspondance, à ce sujet, avec des habitants de cette ville. Personnellement, j'ai des intérêts à Ashcroft, c'est pour ce motif que je pose cette question.

M. ROGERS: Je ne connais pas personnellement cet emplacement, n'ayant jamais visité Ashcroft. Mais cet emplacement a été choisi à la recommandation des fonctionnaires du ministère comme étant le meilleur qu'on pouvait acquérir dans l'intérêt public.

M. FOWLER: A-t-on envoyé à cet endroit des fonctionnaires ayant mission de s'enquérir de tous les détails requis?

M. ROGERS: Oui. Nous adresserons à mon honorable ami le rapport de ces envoyés et nous lui ferons connaître le montant acquitté.

M. FOWLER: J'aimerais que l'honorable ministre en agît ainsi.

Ile de la Madeleine—Brise-lames et jetées, $15,000.

M. LEMIEUX: Je suppose que ce crédit ne s'applique pas à de nouveaux ouvrages, mais au prolongement et à la réparation de l'ancien.

M. ROGERS: Oui. 350 pieds de brise-lames se prolongeant du cap Gridley au nouveau chenal, $4,000; parachèvement de ce dernier ouvrage, $3,000; Pointe-à-Elie. pour construire 100 pieds de prolongement au brise-lames, $8,000, total, $15,000.

Nicolet—Réparations et réfections au quai, $1,500.

M. LEMIEUX: L'entreprise de cet ouvrage a-t-elle été adjugée?

M. ROGERS: Pas encore.

Rivière Batiscan—jetées—débarcadères, $20,000.

M. LEMIEUX: Quelle est la nature des améliorations à cet endroit? S'agit-il de dragage ou du prolongement de la jetée?

M. ROGERS: Réparations et prolongement du présent quai.

M. LEMIEUX: Cet ouvrage est très utile, parce que, lorsque le vent est violent, les marins s'approchent de ce quai. On a exécuté certains travaux de dragage, à cet endroit, il y a près de trois ans; malheureusement, le travail n'a pas été parfaitement fait. J'espère que l'ouvrage exécuté cette année sera bien exécuté, cette année.

Rivière-du-Loup — Améliorations au quai, $50,000.

M. GAUVREAU: Quels seront les travaux que l'honorable ministre se propose de faire exécuter à la Rivière-du-Loup? Combien coûtera cet ouvrage?

M. ROGERS: Je comprends qu'il coûtera environ $400,000. Une partie de ce coût sera encourue par le ministère des Chemins de fer.

M. GAUVREAU: J'ai demandé à l'honorable ministre des Chemins de fer ce qu'il se proposait de faire de ce crédit de $78,000; s'il était prêt à dépenser cette somme à la Rivière-du-Loup et il m'a répondu qu'aussitôt que le ministre des Travaux publics commencerait ces ouvrages, il le suivrait de près. L'honorable ministre va-t-il commencer ces travaux cet été?

M. ROGERS: Nous allons immédiatement inviter la concurrence?

Saint-Jean-des-Chaillons—Améliorations au quai, $3,200.

M. FORTIER: Quels travaux a-t-on exécutés à cet endroit?

M. ROGERS: On a fait des travaux destinés à améliorer les abords du quai.

Saint-Majorique—Abords du pont, $10,000.

M. LEMIEUX: Ce crédit permettra de réparer les dégâts du dernier éboulis?

M. ROGERS: Nous l'espérons.

Trois-Pistoles, port—Réparations à la jetée sud et abords, $5,000.

M. GAUVREAU: Le ministre demandera-t-il des soumissions pour ces travaux? Je vois deux articles, l'un affecté aux réparations à la jetée sud et aux abords, et l'autre affecté au prolongement de la jetée sud.

M. ROGERS: L'ingénieur croit que le travail à la journée est la meilleure manière de faire exécuter ces travaux.

Ontario, ports et rivières—Callender—Prolongement du quai, $7,000.

M. NESBITT: Quels travaux exécutez-vous à Callender?

M. ROGERS: Le prolongement du quai.

Lac Nipissing—Améliorations du chenal navigable dans le bras ouest allant par Shanty-Lake à Monetville, $1,500.

M. NESBITT: A quoi est affecté ce crédit?

M. ROGERS: Au petit canal entre les deux lacs. Ce crédit est destiné au parachèvement des travaux.

Madawaska, rivière—Approfondissement du chenal, $5,000.

M. GRAHAM: A quel endroit ces travaux seront-ils exécutés?

M. ROGERS: Trois milles en amont de Combermere, dans le comté de Renfrew-sud.

M. GRAHAM: Entre Combermere et Palmer-Rapids?

M. ROGERS: Oui.

Montréal, rivière—Amélioration en amont de Latchford, $50,000.

M. NESBITT: Quels sont les travaux projetés sur la rivière Montréal?

M. ROGERS: Ce crédit est affecté au parachèvement du barrage de Latchford.

M. NESBITT: Comment se décompose ce montant?

M. ROGERS: Glissoirs, jetées, estacades et améliorations de la rivière, $17,000; machines à lever les billes, etc., pour le barrage, $3,000; améliorations à Port-Rapids, $3,500; balance, dommages causés aux terrains, évalués à $5,000; pour payer aux entrepreneurs l'outillage, les matériaux et le détournement efficace des eaux, $26,500; dépenses casuelles, $5,000.

Oshawa—Améliorations au port, $50,000.

M. GRAHAM: Ce crédit est-il affecté à l'achat ou à l'amélioration du quai? Un certain nombre de petites villes possédaient leurs propres ports, mais je crois que le Gouvernement les a acquis.

M. ROGERS: Ce crédit est affecté à la réparation du quai.

M. GRAHAM: Le quai nous appartient-il?

M. ROGERS: Oui.

Pique-Nique, îles—Améliorations au chenal, $100,000.

M. GRAHAM: C'est un nouvel item.

M. ROGERS: Il est affecté au chenal entre l'île Manitoulin et la terre ferme.

M. BENNETT (Simcoe-est): Il y a sept ou huit ans, j'ai porté de très graves accusations au sujet des entreprises de dragage dans la province d'Ontario. Elles ont été soumises à la commission connue sous le nom de commission Morine, et il a été constaté que, dans la période décennale terminée en 1910, la valeur des travaux de dragage exécutés à l'entreprise s'était chiffrée par $20,000,000. Entre autres accusations, établies par cette commission, j'ai déclaré que des personnes, qui ont déposé des soumissions ostensiblement en concurrence, avaient souvent conclu d'avance une entente au sujet du prix que chacune d'elles devrait demander. La commission expose ce qui suit:

Il est très évident d'après les soumissions mêmes que des personnes ostensiblement soumissionnaires ont souvent une entente entre elle au sujet des prix auxquels chacune soumissionnera. L'exemple suivant est manifesté, bien qu'il ne soit pas le seul. En 1907, il a été demandé des soumissions de dragage à Midland et Waubaushene. La Canadian Dredge and Construction Company et la Penetanguishene Dredge Company ont communiqué des soumissions distinctes pour les travaux à exécuter à chacun de ces deux points, la soumission d'une compagnie étant la moins élevée des deux à Midland et celle de l'autre compagnie étant la plus faible à Waubaushene. Les quatre soumissions portent la même date, elles ont apparemment été remplies par la même main et elles ont été inclues dans des enveloppes endossées par la même personne. Le fait que l'entreprise pour Midland a néanmoins été adjugée à l'un de ces deux soumissionnaires prouve qu'on n'a pas attribué d'importance à cet incident.

M. CARVELL: C'est de l'histoire ancienne, et nous désirons adopter ce budget aujourd'hui.

M. BENNETT: J'ai formulé cette déclaration dans l'enceinte et en dehors de l'enceinte de cette Chambre. L'ancien ministère des Travaux publics m'a contredit, et je vais me faire justice.

M. CARVELL: Personne ne le lira.

M. BENNETT: En conséquence de l'enquête tenue, chaque déclaration que j'ai faite, et portant qu'il a été fait des soumissions frauduleuses a été prouvée à fond. Je profère actuellement l'accusation, et je regrette que l'ancien ministre des Travaux publics ne soit pas à son siège.

M. NESBITT: Il a été conclu un arrangement en vue de consacrer cet après-midi au budget supplémentaire.

M. GRAHAM: Nous avons conclu un arrangement, nous essayons d'adopter ce budget, et si l'honorable monsieur veut me permettre, l'ancien ministre des Travaux publics sera ici lundi, et le débat pourra alors avoir lieu.

M. BENNETT: En ce cas, je réserverai mes observations jusqu'à ce que l'ancien ministre soit ici.

Port-Burrell—Améliorations au port, $99,000.

M. GRAHAM: Il y a quelques années, je crois, une compagnie a adressé une réclamation au ministère des Travaux publics au sujet des travaux exécutés à Port-Burwell. Je fais peut-être erreur en ce qui concerne l'endroit.

M. ROGERS: Oui, c'est Port-Stanley.

M. GRAHAM: A-t-on réglé cette réclamation?

M. ROGERS: Non.

M. NESBITT: Quelle dépense additionnelle fera-t-on vraisemblablement à Port-Burwell?

M. ROGERS: Ce crédit représente le plein montant de l'exigence définitive.

Port-Crédit—Achat d'immeubles pour le port, $30,000.

M. GRAHAM: Cela semble être un nouveau crédit.

M. ROGERS: Nous achetons un port à cet endroit.

Port-Stanley—Améliorations au port, $132,000.

M. NESBITT: Que de dépense supplémentaire fera-t-on vraisemblablement, outre ce montant?

M. ROGERS: L'entreprise a été adjugée, et on espère que ce montant permettra d'achever les travaux.

Fleuve Saint-Laurent—Améliorations du chenal canadien entre Kingston et Brockville, $40,000.

M. GRAHAM: Combien de temps faudra-t-il pour terminer ces travaux? Ils n'ont pas avancé très rapidement.

M. ROGERS: Cette somme est supposée les terminer. Ils ont avancé plutôt lentement jusqu'à date.

M. GRAHAM: Ce doit être le chenal entre Brockville et Kingston. Cela fera un chenal sur le côté canadien, ou ce que nous appelons un chenal intérieur, entre un groupe d'îles et le côté canadien. C'est d'une importance assez grande pour la navigation, car cela raccourcit le chenal. C'est peut-être un peu plus important pour Gananoque que pour Brockville. Du côté américain, il y a beaucoup de trafic de touristes, et il y a tant de petits bateaux que les gros navires sont entravés dans leur marche. Ce nouveau chenal soulagera la situation à un grand degré, et les navigateurs sont désireux de voir achever les travaux le plus tôt possible.

M. ROGERS: Ils seront immédiatement achevés.

Sault Sainte-Marie—Améliorations au port, $150,000.

M. GRAHAM: Ces améliorations semblent être très considérables.

M. ROGERS: C'est du dragage pour l'élargissement du chenal à l'entrée du canal.

M. GRAHAM: Quelle entrée?

M. ROGERS: En amont de l'écluse canadienne.

Travaux publics imputables sur le revenu—Manitoba—Gull, port—Réparations au quai, $3,000.

M. OLIVER: Où se trouve le port Gull?

M. ROGERS: A cinquante et un milles de l'embouchure de la rivière Rouge sur l'île Icelandic.

Le Pas—Quai, $30,000.

M. OLIVER: Pourquoi le quai à Le-Pas coûte-t-il $30,000, tandis que le quai à Edmonton sur la même rivière ne coûte que $10,000?

M. ROGERS: Le quai à Edmonton a-t-il été achevé?

M. OLIVER: Je ne crois pas qu'il l'ait été; il est en cours de construction.

M. HENDERSON: Il pourra coûter $20,000 de plus.

M. OLIVER: Ce n'est qu'un crédit préliminaire pour Le-Pas et je désire commencer les travaux quand même.

M. ROGERS: Il me faudra obtenir les renseignements pour le compte de mon honorable ami, car j'ignore les faits.

M. GRAHAM: De quel côté de la rivière à Le-Pas se trouve le quai? Il y a maintenant deux quais du côté sud.

M. ROGERS: Vis-à-vis le quai de la baie d'Hudson, où qu'il se trouve.

M. GRAHAM: C'est-à-dire sur le côté sud; c'est dans Le-Pas proprement dit. Les magasins de la baie d'Hudson sont aussi situés sur le côté sud.

Rivière Rouge—Améliorations, $80,000.

M. OLIVER: En quoi consistent ces améliorations à la rivière Rouge?

M. ROGERS: C'est pour le pétardement de la roche dans le chenal de la rivière Rouge, juste en avant de l'entrée inférieure de l'écluse Saint-André, évalué à 10,000 verges cubes. C'est un prolongement des travaux commencés en 1910, et consistant en deux rangées de pilotis en partie boulonnés et reliés par des palplanches, ce crédit est demandé afin d'approfondir ces travaux jusqu'à neuf pieds. Nous avons sur la rivière Rouge de bien plus grands bateaux qu'auparavant, et il existe certaines parties rocheuses en amont des écluses.

M. OLIVER: J'ai posé cette question dans le but d'établir si l'objet de ces travaux était d'approfondir la rivière et d'assurer un meilleur cours.

M. ROGERS: Telle est l'idée.

Athabaska, rivière—Enlèvement des cailloux et améliorations au chenal, $11,000.

M. OLIVER: Quels travaux ont été faits avec le crédit de l'an dernier et que se propose-t-on de faire avec le crédit de cette année? Je connais parfaitement l'endroit et il s'agit d'une entreprise extrêmement importante.

M. ROGERS: Il s'agit d'enlever les cailloux et d'améliorer la navigation aux Grands Rapides et à plusieurs petits rapides, en-

tre Grand Rapide et Fort-McMurray; il faudra aussi faire disparaître quelques rochers à Athabaska-Landing, qui sont dangereux pour la navigation. Les travaux ont été commencés en 1910-1911 et une grande partie du chenal est maintenant en excellent état. Il reste cependant à faire disparaître quelques rochers.

M. OLIVER: Se propose-t-on de faire certains travaux aux endroits connus sous le nom de Petites et Grandes Cascades?

M. ROGERS: L'ingénieur en chef n'a pas de renseignements exacts sur ce point.

M. OLIVER: L'enlèvement des cailloux à Grand Rapide et aux petits rapides plus bas, débarrasse le chenal, mais aux Petites et aux Grandes Cascades, il y a un banc de pierre calcaire, en travers de la rivière. Il faudrait pratiquer une tranchée dans ce banc pour améliorer la navigation d'une manière permanente.

M. ROGERS: Le crédit demandé est insuffisant pour ce travail.

M. OLIVER: Je désire faire comprendre au ministre l'importance qu'il y a, non seulement à enlever les cailloux dans les rapides en question, mais aussi à faire cette tranchée aux Grandes et Petites Cascades, pour permettre aux chalands chargés de descendre la rivière. Actuellement, les chalands ne peuvent prendre qu'un demi chargement pour passer à ces endroits et les portages qu'il faut faire augmentent considérablement le coût du transport. Si ce banc de pierre calcaire était enlevé, le trafic de cette région septentrionale en retirerait d'énormes avantages. Je demande au ministre de se procurer un crédit suffisant pour donner un chenal libre, depuis la tête des Grands Rapides jusqu'à Mountain-Rapid. Je lui conseille aussi fortement de faire construire une chaussée ou un tramway, sur la rive droite de l'Athabaska, le long des Grands Rapides qui ont environ un demi-mille. Dans une île qu'il y a à cet endroit, la compagnie de la baie d'Hudson a construit un tramway et pendant que les chalands descendent la rivière, ce tramway transporte les marchandises à l'autre bout de l'île, où il y a un autre rapide appelé Little-Grand, et où l'eau est extrêmement agitée. Il faudrait un chemin de halage ou un tramway, sur la rive droite, à partir de la tête des rapides pour aller jusqu'en bas de Little-Grand.

M. ROGERS: Quelle est la distance?

M. OLIVER: Peut-être un mille. Il n'est pas probable que le chenal puisse être assez nettoyé pour qu'un chaland chargé puisse descendre, mais avec les améliorations que je conseille, un chaland pourrait passer avec une demie-cargaison. Le ministre devrait faire couper le banc qui barre la rivière aux Grandes et Petites Cascades, et construire un tramway depuis l'eau tranquille, en haut des Grands Rapides jusqu'à l'eau tranquille, en bas des rapides Little-Grand.

M. ROGERS: L'ingénieur en chef a pris note des remarques de l'honorable député et il demandera à notre ingénieur régional de faire un rapport officiel, pour mettre le département au courant de la situation.

Prince-Albert—Ouvrage de protection, $16,000.

M. OLIVER: Quels sont les ouvrages de protection dont on a besoin à Prince-Albert?

M. ROGERS: C'est pour protéger la rive, en face de la ville, à l'endroit où se trouve le quai.

M. OLIVER: A Edmonton, la rive a beaucoup plus besoin de protection qu'à Prince-Albert. A ce dernier endroit, la rive est basse, pendant qu'à Edmonton elle a 200 pieds de haut et la principale rue de la ville passe à 200 pieds du sommet de la rive. Il y a déjà eu plusieurs éboulis. On prétend que depuis la construction du pont, le courant est plus fortement dirigé sur la rive qu'autrefois. L'ancien gouvernement s'était occupé de cette question; des études avaient été faites et le quai qui est maintenant en construction était destiné, en partie, à protéger la rive.

Je constate avec plaisir que le Gouvernement a décidé de continuer les travaux de protection à Prince-Albert. Puisque le ministre admet que le Gouvernement doit protéger les rives des rivières, je lui ferai observer que le besoin de travaux de protection se fait encore plus vivement sentir à Edmonton. Il devrait demander un crédit pour protéger la rive à Edmonton, car la protection offerte par le quai est insuffisante.

M. ROGERS: Je ne suis pas au courant de la situation à Prince-Albert, mais je sais ce qui en est au sujet d'Edmonton où la rive est très élevée et paraît être rongée par le courant très rapidement. Je crois cependant qu'on a déjà fait beaucoup de travaux en pilotis, pour protéger la rive. La question sera étudiée incessamment.

M. DOUGLAS: Le même état de choses existe sur la rive sud. Il y a là un terrain de grande valeur que le courant ronge continuellement. Les autorités municipales de la ville d'Edmonton m'ont déjà fait des représentations à ce sujet et je crois qu'un des échevins est venu à Ottawa cet hiver, à propos de cette affaire. Je n'ai pas été informé du résultat de cette entrevue avec le ministre. J'espère que ce dernier prendra les moyens de protéger aussi la rive sud.

M. ROGERS: L'échevin en question m'a invité à aller à Edmonton. Je m'y rendrai certainement, dès que la session sera finie.

Saskatchewan, rivière—Améliorations, $50,000.

M. OLIVER: Quelles sont les améliorations qui ont été faites et où en sont rendus les relevés des rapides?

M. ROGERS: Ce crédit est destiné uniquement à continuer les relevés des rapides, en vue d'améliorer la navigation.

Relevés des rapides, etc., dans les rivières Saskatchewan, nord et sud et autres cours d'eau navigables, $45,000.

M. OLIVER: Je crois que c'est un item nouveau.

M. ROGERS: Le sous-ministre m'informe qu'il s'agit de relevés spéciaux qui sont nécessaires pour savoir exactement si les obstacles peuvent être surmontés. Le premier crédit est affecté à un relevé général de la rivière.

M. OLIVER: Ces relevés sont-ils faits dans le but de développer les pouvoirs d'eau hydrauliques, ou pour améliorer la navigation?

M. ROGERS: Pour améliorer la navigation.

Rivières Lewes et Yukon, améliorations.

M. OLIVER: Je vois que le crédit ordinaire pour les rivières Lewes et Yukon a été retiré.

M. ROGERS: Il a été retiré parce que personne n'a demandé à ce qu'il soit renouvelé. Ce crédit ne paraît pas être nécessaire.

M. OLIVER: C'était en quelque sorte un crédit permanent. Les conditions dans ces rivières sont très variables, et je crois que le chenal a besoin d'être constamment surveillé. Ce serait une faute de ne pas prendre les moyens de tenir ce canal en bon ordre, d'année en année.

Vaisseaux dragueurs, réparations, $452,000.

M. NESBITT: Pourquoi une si forte augmentation dans le crédit affecté aux réparations des dragues?

M. ROGERS: Le nombre des dragues augmente tous les ans et quelques fois il y a de vieux navires qu'il faut remettre à neuf.

M. NESBITT: Ce crédit est affecté aux réparations. Il ne comprend pas les nouveaux dragueurs.

M. ROGERS: Des dragueurs hors d'usage sont quelques fois remis à neuf et les dépenses occasionnées par ce travail sont prises sur ce crédit.

M. GERMAN: Il y a un an ou deux, j'ai fait observer que le Gouvernement perd de l'argent en ayant des dragueurs et en faisant ces travaux de dragage lui-même, au lieu de les donner à l'entreprise. J'appelle l'attention du ministre sur les remarques que j'ai faites à cette occasion et sur les chiffres que j'ai fournis et je lui demande d'étudier la question. Je suis convaincu que le travail fait par le Gouvernement avec les dragues de l'État, coûte plus cher que s'il était donné à l'entreprise. En calculant le prix du dragage, le département ne tient pas compte de la dépréciation du matériel, des assurances et d'une foule de détails auxquels un entrepreneur est obligé de pourvoir, s'il veut réussir dans ses entreprises. Il est certain aussi que les dragues du Gouvernement ne font pas, dans une journée, la même quantité d'ouvrage que ferait un entrepreneur. Je ne veux pas dire que les capitaines sur les dragues du Gouvernement ne sont pas compétents, mais ils ne peuvent pas trop exiger des hommes qu'ils ont sous leurs ordres. Il est temps que le Gouvernement étudie sérieusement la question de savoir s'il doit continuer à maintenir une nombreuse flotte de dragueurs. J'ai déjà soumis la question au gouvernement précédent. J'étais convaincu alors, comme aujourd'hui, que le Gouvernement y trouverait son avantage, s'il se défaisait entièrement de son matériel et donnait les travaux de dragage à l'entreprise.

Je sais bien qu'on a reproché aux entrepreneurs d'avoir formé une poule. S'il y a une grande quantité de travaux à faire dans différents ports, les entrepreneurs s'entendent et envoient les soumissions de telle manière, qu'il est convenu d'avance quel sera le plus bas soumissionnaire dans chaque cas. Je n'ai aucun doute que cela se fasse et il en sera probablement toujours ainsi. Cependant, je reste convaincu que le travail se ferait à meilleur marché, même dans ces conditions. Voici un crédit de $452,000, uniquement pour des réparations aux dragueurs et il faudra dépenser une somme à peu près égale, tous les ans. Il y aura de plus un crédit de $119,800 pour des dragueurs dans les Provinces maritimes; de nouveaux dragueurs pour Ontario et Québec coûteront $257,000; dans le Manitoba et la Saskatchewan et l'Alberta, $10,000; dans la Colombie-Anglaise, $195,000 et un autre crédit de $170,000, pour des dragues en général.

Et il y a d'autres item à part celui-là. Ce sont des sommes énormes. Je suis fermement convaincu que si les fonctionnaires du département étudiaient la question, ils découvriraient que l'ouvrage peut être fait à meilleur marché à l'entreprise, ce qui permettrait au Gouvernement de se débarrasser de ce matériel de dragage.

M. ROGERS: J'avoue que lorsque je suis arrivé à la tête du département des Travaux publics j'avais absolument les mêmes idées que mon honorable ami paraît avoir, et l'une des premières questions que j'ai discutée avec quelques-uns des fonc-

tionnaires du département a été celle de donner les travaux de dragage à l'entreprise et de vendre les dragues du Gouvernement. Cependant, cela prendra beaucoup de temps; car il y a un grand nombre de difficultés qui surgissent lorsque l'on veut agir. Bon nombre de ces dragues sont dans les eaux intérieures. Il est impossible de les envoyer ailleurs, parce qu'il n'y a pas de rivières navigables pour leur permettre de passer dans d'autres parties du pays. Il y a ensuite l'argument mentionné par l'honorable député, que le fait que le Gouvernement possède ces dragues, régularise et restreint les prix des entrepreneurs jusqu'à un certain point. Naturellement, je n'ai pas étudié la question en détail, et je ne suis pas en état de dire si l'opinion exprimée par l'honorable député est juste ou non. Mais j'avoue que j'avais les mêmes idées et je les ai encore. Peut-être que plus tard, lorsque j'aurai pu donner plus d'attention à la question, j'essaierai de me dispenser autant que possible des dragues du Gouvernement, et j'adopterai le système de donner les travaux de dragage à l'entreprise. Mais l'honorable député comprendra que la mise en pratique de ce plan prendra un temps considérable.

M. GERMAN: Je sais cela. Il y a une autre chose que je voudrais mentionner: Le ministre doit se rappeler que l'entrepreneur afin de pouvoir exécuter les travaux que l'on requiert de lui est obligé d'entretenir un matériel considérable, et s'il n'y a pas d'ouvrage pour ce matériel, il se détériore. On nous a dit souvent que l'on devrait laisser entrer au Canada les dragues américaines, et on les a laissé entrer. Pourquoi? Simplement parce que le Gouvernement possède un matériel de dragage considérable en opposition à celui des entrepreneurs qui sont dans ce genre d'affaires, et qui trouvent qu'il y a perte à garder un matériel en opposition. Je ne crois pas que le fait que le Gouvernement possède ce matériel, régularise réellement et abaisse les prix. Une chose certaine c'est que ce n'est pas possible dans chaque cas. Ces dragues du Gouvernement et abaisse les prix. Une chose certaine, localités, et certainement que lorsqu'il y a des travaux à faire dans une localité où il n'y a pas de drague du Gouvernement, le matériel de dragage du Gouvernement ne peut pas être un régulateur des prix. Je suis heureux d'avoir entendu ce que le ministre a dit. Je sais que le problème est sérieux. Cet état de choses existe depuis trente ou quarante ans, et il faudra du temps pour le changer.

Je suis heureux que le ministre s'accorde avec moi jusqu'à un certain degré sur le point qu'il est nécessaire d'étudier le problème.

M. ROGERS.

M. NESBITT: Est-ce que ces réparations sont faites dans le Canada?

M. ROGERS: Oui.

M. NESBITT: Je crois que le ministre fait construire une nouvelle drague pour la Colombie-Anglaise et une aussi pour l'Ontario et Québec. Ces dragues sont-elles construites au Canada ou à l'étranger?

M. ROGERS: Elles sont construites en Canada.

M. BURNHAM: Je ne vois pas pourquoi l'on n'accepte cette conclusion que le Gouvernement ne peut pas faire le dragage à aussi bon marché que les entrepreneurs. Je prétends que la meilleure méthode est que le Gouvernement fasse lui-même le dragage. S'il y a de bons arguments contre la possession de matériel de dragage par le Gouvernement, cet argument s'applique également aux particuliers. Cela est évident. Je doute que jamais on ait commis ailleurs d'aussi grandes fraudes que dans les dragages donnés à l'entreprise. Ce danger n'existe pas cependant dans le dragage fait par le Gouvernement. Lorsque le dragage est fait par des particuliers ou des entrepreneurs, il arrive souvent que l'on faisse faire des travaux inutiles, pour donner de l'ouvrage aux propriétaires des dragues. Le département n'est peut-être pas à blâmer, mais le système devrait être abandonné.

Dragues nouvelles—Manitoba, Saskatchewan et Alberta, $10,000.

M. OLIVER: A quels endroits seront faits les travaux de dragage dans la Saskatchewan et l'Alberta?

M. ROGERS: Il y a du dragage à faire près de Qu'Appelle.

M. OLIVER: A quel endroit cette drague sera-t-elle employée?

M. ROGERS: Elle sera employée aux travaux général dans la Saskatchewan.

M. OLIVER: Dans la rivière Saskatchewan?

M. ROGERS: Oui.

M. THOMSON: Vous dites qu'on fera certains dragages à Fort-Qu'Appelle?

M. ROGERS: Oui.

M. OLIVER: Je ne vois pas depuis aucune mention de travaux de dragage dans l'Alberta.

M. ROGERS: Il n'y a rien dans ce crédit pour l'Alberta.

M. OLIVER: Le titre alors n'est pas juste car il dit: "Manitoba, Saskatchewan et Alberta". Est-ce l'intention du département de faire draguer la rivière Saskatchewan?

M. ROGERS: Non.

M. OLIVER: On ne draguera que sur la rivière Qu'Appelle?

M. ROGERS: La drague sera employée à faire de l'ouvrage peu difficile; enlever des petits cailloux et autres choses de ce genre.

Nouvelles dragues—Généralement, $170,000.

M. BOIVIN: Qu'est-ce que signifie ce dit?

M. ROGERS: Oh, c'est simplement une expression dont on se sert dans la tenue des livres du département, et que l'on applique au matériel qui sert dans deux provinces—dans Québec et Ontario, par exemple.

Dragage—Ontario et Québec, $875,000.

M. BOIVIN: Est-ce l'intention du ministre de continuer le dragage sur la rivière Richelieu, dans le comté de Saint-Jean, ou est-ce que ce dragage va être entièrement abandonné? L'ancien gouvernement a fait une certaine quantité de dragage qui a été d'un grand avantage pour les cultivateurs sur la rivière Richelieu, entre la ville de Saint-Jean et le lac Champlain, dragage qui a contribué beaucoup à maintenir le niveau de l'eau dans le port de Saint-Jean.

M. ROGERS: Cette question est peut-être un peu mêlée avec le niveau du lac Champlain. C'était une affaire internationale dans un sens.

M. BOIVIN: Je ne vois pas en quoi les travaux dans le port de Saint-Jean pouvaient avoir quelque chose à faire avec le niveau du lac Champlain; parce qu'on devait construire un barrage plus bas afin de maintenir le niveau de l'eau.

M GERMAN: Quelle proportion de ce crédit sera dépensée dans Ontario et dans Québec respectivement?

M. ROGERS: Le fonctionnement de nos dragues coûte environ $300,000 par année, et nous essayons de diviser la balance aussi également que nous le pouvons entre les deux provinces.

M. BOIVIN: Je n'ai pas bien compris si le ministre m'a dit qu'il avait décidé d'abandonner définitivement les travaux à Saint-Jean.

M. ROGERS: Non, c'est tout le contraire; nous allons continuer le dragage.

Chemins et ponts—Pont Edmonton sur la Saskatchewan du nord—Réfection du plancher, etc., $3,000.

M. OLIVER: A-t-on dépensé $4,000 l'année dernière pour le plancher du pont d'Edmonton?

M. ROGERS: On a dépensé seulement $362, l'année dernière.

M. OLIVER: Ce pont a été construit par le Gouvernement fédéral comme pont de chemin de fer et de voiturage, afin de pouvoir l'utiliser pour le voiturage, il faut maintenir le plancher en bon état, mais l'été dernier on en a rien fait. On a permis à la ville de poser sur le pont de rails pour un tramway électrique et c'est jusqu'à un certain point ce qui a empêché de planchéier le pont. Mais je prétends que le Gouvernement fedéral est responsable de l'entretien du pont. Il est à ma connaissance que l'été dernier le plancher du pont était dans un très mauvais état. Je vois que l'on vote $3,000 cette année pour cet ouvrage, et je demanderai au ministre de prendre la responsabilité de voir à ce que le plancher soit maintenu en bon état. Je ne demande pas que la ville soit déchargée de sa part de responsabilité, mais la responsabilité repose principalement sur le Gouvernement fédéral qui a construit le pont et c'est son devoir de veiller à ce que la ville fasse le sien.

M. ROGERS: Je crains que mon honorable ami fasse légèrement erreur au sujet de ce pont. Ainsi qu'il le dit, ce pont a été construit en premier lieu par le Gouvernement fédéral, qui a conclu plus tard une entente avec la ville et avec la compagnie de chemin de fer, d'après laquelle on devait faire certaines choses et, la ville, le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer, paieraient chacun un tiers des dépenses d'entretien. Il était entendu que la ville ferait faire les travaux et présenterait au Gouvernement et à la compagnie de chemin de fer le compte pour leur part respective. Notre compte ne s'est élevé qu'à $362 pour l'ouvrage qui a été fait l'année dernière, de sorte que c'est la corporation d'Edmonton et non pas le Gouvernement qui est en faute.

M. OLIVER: Je ne désire aucunement défendre la ville. Ce pont est un pont du Gouvernement, pour la construction duquel la ville a fourni $25,000. Quelle qu'est pu être l'entente entre le Gouvernement, la ville et la compagnie de chemin de fer, c'est au Gouvernement à voir à ce qu'elle soit respectée, et que le pont soit tenu en bon état. Si les autres parties à l'entente ne remplissent pas leurs obligations, c'est au Gouvernement à les leur faire remplir.

M. ROGERS: On supposerait naturellement que la ville, qui est directement intéressée, veillerait à ce que le pont soit maintenu en bon état de réparation, lorsque tout ce qu'elle a à faire est de faire exécuter les travaux et de présenter un compte au Gouvernement et à la compagnie de chemin de fer, en vue de l'entente qui a été faite.

Ils paraissent être en faute en ce qui concerne cet ouvrage. Va sans dire que

gnie de chemin de fer, en vertu de l'entente qui a été faite.

Pont Interprovincial sur la rivière Ottawa à Hawkesbury, les gouvernements d'Ontario et de Québec doivent contribuer de $15,000 chacun —Voté de nouveau, $50,000.

M. PROULX: Le Gouvernement a-t-il l'intention d'exécuter de ces travaux cette année?

M. ROGERS: Oui, nous allons essayer dans tous les cas.

M. PROULX: A-t-on fait l'acquisition du droit de passage entre la ville et la rivière?

M. ROGERS: Pas encore.

M. PROULX: Le pont aurait à traverser une île qui appartient à la Hawkesbury Lumber Company. En 1911, nous n'avons pu nous entendre avec la compagnie et le Gouvernement l'a expropriée, c'est-à-dire qu'il a enregistré les plans et la description du droit de passage. Le Gouvernement avait déjà offert à la Hawkesbury Lumber Company $5,000 pour le droit de passage, mais la compagnie l'avait refusé. A-t-elle maintenant accepté la compensation offerte?

M. ROGERS: Non, mais l'ingénieur est sous l'impression que nous pouvons obtenir une ligne plus préférable.

M. PROULX: Je présume qu'il faudra, dans tous les cas, passer par l'île?

M. ROGERS: Oui.

M. PROULX: La route sera-t-elle aussi droite que celle choisie en 1911?

M. ROGERS: On me dit qu'il n'y aura pas de différence matérielle en ce qui regarde l'emplacement. La question c'est de trouver les obstacles que les propriétaires cherchent à semer au sujet de cette question de site.

M. PROULX: Ont-ils offert de vendre le droit de passage?

M. ROGERS: Il va nous falloir exproprier.

Lignes télégraphiques--Saskatchewan et Alberta—Construction d'une ligne d'Athabaska-Landing jusqu'à Fort-McMurray, $7,700.

M. OLIVER: Où en sont rendus les travaux de construction de cette ligne? Quand s'attend-on qu'elle sera terminée?

M. ROGERS: Nous nous attendons à ce que l'ouvrage soit achevé cet été.

M. OLIVER: On m'informe qu'il y a eu peu de choses de fait l'été dernier?

M. ROGERS On a procédé au choix et à la préparation des poteaux et autres matériaux et on a l'espérance de faire mieux maintenant.

M. ROGERS

M. OLIVER: Est-ce que la ligne longe la rivière Athabaska, d'Athabaska-Landing jusqu'à House-River, ou passe-t-elle par le lac La-Biche pour revenir ensuite à la rivière?

M. ROGERS: La ligne suit la rivière Athabaska.

M. OLIVER. Jusqu'à House-River?

M. ROGERS: Oui, soit une distance d'environ trente milles.

Travaux publics (imputable au revenu), divers—Monument à la mémoire de feu l'honorable d'Arcy McGee, $10,000.

M. LEMIEUX: Il y a plusieurs années que je vois cet item sur les crédits. J'ai vu la statue dans l'atelier de M. Hill, à Montréal. Quand et où avez-vous l'intention d'ériger cette statue? Quand au monument Lafontaine-Baldwin, on a plusieurs fois voté un montant, et je crois que ce monument est complété aussi. En êtes-vous arrivé à quelque conclusion au sujet de ce monument?

M. ROGERS: Les monuments ne sont pas achevés, mais le seront sous peu.

M. LEMIEUX: La statue McGee est finie, je l'ai vue.

M. ROGERS: Oui, mais l'autre ne l'est pas; elle sera finie dans à peu près six mois. Le site n'est pas encore choisi. Nous serions heureux d'accepter toute suggestion qui pourrait nous être faite de nature à nous donner un idée sur le site le plus désirable.

M. LEMIEUX: Le monument à Lafontaine et Baldwin est d'un genre spécial, différent des monuments qui entourent les édifices ici et il faudra trouver un endroit spécial pour l'y placer.

M. ROGERS: Nous allons tenir compte de cela.

Monument à feu Sa Majesté le roi Edouard VII, $20,000.

M. LEMIEUX: Qui a le contrat pour ce monument?

M. ROGERS: M. Allward.

Monument à Madeleine de Verchères pour être élevé à Verchères, $20,000.

M. LEMIEUX: Hébert est chargé de cela, je suppose.

M. ROGERS: Oui.

M. LEMIEUX: Quand espérez-vous pouvoir élever ce monument?

M. ROGERS: On est à le couler, en France, dans le moment.

M. LEMIEUX: En Belgique.

Commission des eaux profondes—y compris les paiements autorisés à William J. Stewart

chef du service hydraulique, département du service naval, en sa qualité de membre de la commission, et aussi pour définir et déterminer la ligne de séparation entre le Canada et les Etats-Unis, de la rivière au Pigeon jusqu'à Saint-Régis, tel que pourvu par l'article 4 du traité du 11 d'avril 1908, $60,000.

M. GRAHAM: A quoi la commission est-elle occupée dans le moment?

M. ROGERS: A préparer la carte indiquant la ligne de séparation, après quoi il lui faudra compléter son rapport sur le barrage projeté au déservoir du lac Erié.

M. GRAHAM: Le gouvernement américain s'est-il occupé de cela?

M. ROGERS: Non; la commission s'occupe de se renseigner à ce sujet.

M. GERMAN: L'idée est-il de barrer la rivière Niagara au pied du lac Erié, de façon à garder l'eau à un certain niveau sur le lac?

M. ROGERS: Cela a été suggéré et la commission nous fera rapport afin de nous assurer si la chose est possible ou non.

M. GERMAN: M. Coste agit-il comme ingénieur de la commission des eaux profondes?

M. ROGERS: C'est ce qu'il est sensé faire, mais il est absent dans le moment.

M. GERMAN: Son idée était d'installer des barrages submergés dans la rivière Niagara. Le ministre peut-il nous donner des renseignements sur ce qui se fait à ce sujet.

M. ROGERS: Nous n'avons pas de rapport concernant la possibilité de mettre ce projet à exécution.

M. GRAHAM: Quels sont les membres de cette commission? C'est cette commission-là qui se compose d'Américains et de Canadiens, n'est-ce pas?

M. ROGERS: Non. Cette commission se compose de sir Georges Gilbons, MM. Coste et Stewart. Vous faites allusion à la commission internationale des eaux limitrophes. Cela ne regarde pas mon ministère

Fleuve Saint-Laurent et commission des Grands lacs, $40,000.

M. GRAHAM: Qu'est-ce que c'est que cette commission?

M. ROGERS: Il y a quelque temps que cet item est sur le budget, mais nous n'avons pas encore nommé la commission, c'est ce que nous ferons prochainement, je l'espère. C'est la commission pratiquement formée par mon prédécesseur, lorsqu'il a nommé M. McLeod et M. Surveyer de Montréal. M. McLeod s'est aperçu qu'il lui était impossible de donner tout son temps à la commission. Il serait très désirable qu'il acceptât la position de président de la commission. Il était ici il y a quelques jours et il nous a informé qu'il espérait pouvoir bientôt être en état de nous donner une réponse décisive quand à savoir s'il lui sera ou non possible de dévouer tout son temps à ces fonctions.

M. PROULX: Est-il ingénieur civil?

M. ROGERS: Il fait partie de l'université McGill.

M. GRAHAM: Si je comprends bien, la commission fera une enquête sur le Saint-Laurent, les pouvoirs hydrauliques qu'il contient et l'effet que pourrait avoir sur la navigation le développement de ces pouvoirs d'eau. Sur quelle partie du Saint-Laurent va-t-elle faire cette enquête?

M. ROGERS: Partant de Montréal au lac Ontario. Vous compreneez facilement les difficultés auxquelles le département a à faire face. Nous recevons sans cesse des demandes pour des pouvoirs d'eau et il est très difficile pour le ministère, sans avoir une commission de ce genre pour nous renseigner sur l'effet que pourraient avoir une permission comme celles-là sur les eaux du fleuve, ou sur les droits acquis, de prendre ces demandes en considération.

M. LEMIEUX: Qui a été choisi pour faire partie de cette commission?

M. ROGERS: Nous avons choisi M. McLeod, M. Surveyer et M. Coutlée, fonctionnaire du ministère.

M. GRAHAM: Il y a la difficulté qui suit pour recevoir un rapport en ce qui concerne le pouvoir dans une seule localité: Vous pourriez envoyer vos ingénieurs chargés de faire rapport sur le développement d'un pouvoir hydraulique dans une localité. Le rapport, en ce qui concerne cette localité pourrait être exact, mais le développement du pouvoir d'eau pourrait affecter une autre localité au sujet de laquelle vous n'avez pas de rapport. La commission est la seule entremise pour obtenir les renseignements nécessaires.

M. ROGERS: C'est là l'idée.

M. GRAHAM: Le creusage du chenal jusqu'à Montréal est un problème assez sérieux en ce qui concerne l'approvisionnement d'eau dans quelques-uns des lacs situés à l'est.

M. ROGERS: Cela donne à la commission le pouvoir de faire enquête sur les lacs tributaires du Saint-Laurent, de sorte qu'elle pourrait avoir les plus amples pouvoirs d'étudier ces questions.

Glissoirs et estacades en général, $5,000.

M. GRAHAM: J'ai une plainte à faire. Un employé du Gouvernement à South-Renfrew a pris une part très active dans

l'élection, naturellement du mauvais côté, pour moi, c'est-à-dire en faveur du condidat conservateur. Je n'ai pas demandé son renvoi parce qu'il est dans la nature humaine de se tromper, et je sais qu'il n'aurait pas été renvoyé, dans tous les cas. Mais un autre employé qui m'était favorable a été démis. On a donné un bouquet à celui qui m'était adverse et l'autre pauvre diable a été destitué.

M. ROGERS: Cela a du se passer avant mon arrivée au ministère.

M. GRAHAM: Afin d'éviter toute discussion, nous allons tenir votre prédécesseur responsable de la chose.

Lignes télégraphiques et câbles—Bas Saint-Laurent et Provinces maritimes, $5,000.

M. LEMIEUX: Il y a quelques années, alors qu'il était ministre des Travaux publics, M. Pugsley a accordé à mes anciens électeurs des Iles de la Madeleine, des taux réduits pour les lettrogrammes entre Meat-Cove et les îles de la Madeleine. Cela était d'un grand secours à ceux qui habitent les îles et qui sont sans communications avec le reste du monde, pendant plusieurs mois durant l'hiver. Plus tard, j'ai pu obtenir l'établissement de communications radiotélégraphiques au moyen du système Marconi et j'ai demandé au Gouvernement de faire parvenir à la population chaque semaine un résumé des événements courants. Le Gouvernement expédiait ces nouvelles par voie radiotélégraphique ou par câblogrammes, et ce résumé était censé être exact et en dehors de tout esprit de parti. La personne qui s'occupe de la transmission de ces dépêches est M. J. E. Laforce, actuellement, je crois, à l'emploi du ministre du Revenu de l'intérieur.

M. NANTEL: Je ne crois pas.

M. LEMIEUX: Y a-t-il un employé de ce nom dans votre ministère?

M. NANTEL: Je ne le sais pas; mais je ne crois pas.

M. LEMIEUX: Il était employé au ministère du Revenu de l'intérieur l'année dernière et maintenant il appartient à celui de l'Intérieur. Je n'ai pas d'objection à ce que le Gouvernement lui donne de l'emploi ni à ce qu'il retire ses appointements réguliers, mais il reçoit du ministre des Postes $5 pour expédier ces nouvelles aux îles de la Madeleine. Depuis l'ouververture de la navigation, je me suis procuré quelques-uns de ces rapports et, je regrette de le dire, ils sont très partiaux, fortement politiques et de telle nature qu'ils ne devraient pas être autorisés par le Gouvernement. Je ne veux aucunement faire tort à M. Laforce, mais les ministres, surtout ceux de ma province, devraient prévenir M. Laforce que ces nouvelles sont expédiées aux frais des libéraux comme des conservateurs et devraient contenir un compte rendu non préjugé et impartial de ce qui se passe.

M. GAUVREAU: Ce même M. Laforce est maintenant secrétaire d'une commission nommée par le ministère et chargée de faire une enquête sur l'immigration dans la province de Québec. C'est lui que les journaux de Québec ont accusé d'avoir voulu corrompre M. l'abbé Ivanhoe Caron et l'engager à porter des accusations contre le département de M. Devlin, membre du gouvernement de la province. C'est un véritable cas de chantage et comme M. Laforce fait partie du ministère des Travaux publics, le ministre devra voir à ce qu'il tienne une conduite digne.

M. ROGERS: Tout cela est du nouveau pour moi. Je ne me rappelle pas avoir jamais entendu parler de M. Laforce, mais je serais heureux d'attirer l'attention du chef du ministère auquel il appartient sur les remarques qui ont été faites.

Lignes télégraphiques—Construction d'une ligne entre Athabaska-Landing et Fort-McMurray, $7,000.

M. OLIVER: Je désire faire au ministre une suggestion relative à cette ligne qui est très importante et très désirable. Sur la route que parcourt cette ligne télégraphique le long de la rivière Athabaska, il y a dans le moment des personnes occupées à prospecter pour du pétrole et du gaz naturel. Si elles réussissent, d'autres se joindront à elles. Il est désirable qu'elles aient le bénéfice de tous les avantages de la civilisation à leur porte. Afin d'éviter la nécessité de construire une foule de bureaux de télégraphe et afin de donner l'avantage de communications à toutes les entreprises qui naîtront le long de la rivière, je suggérerais l'installation de deux fils, dont l'un pour les communications télégraphiques et l'autre pour les communications téléphoniques. Les frais de l'installation d'un deuxième fil ne sauraient être bien considérables, et dans le cas où on demanderait au ministre de construire un bureau de télégraphe à Pélican-Portage—ce qui ne peut manquer d'arriver, parce qu'il y a là un matériel considérable destiné au forage—et un autre bureau de télégraphe à House-River qui se trouve un peu au-dessus de Grand-Rapids et où il est très à propos d'établir des communications, je crois que ce serait moins dispendieux de poser le deuxième fil de façon à avoir des communications téléphoniques à ces endroits intermédiaires.

Le Gouvernement pourrait sans frais sérieux multiplier indéfiniment les installations téléphoniques. Si mon honorable ami ne voit pas le moyen d'accepter cette sug-

gestion, je demanderais instamment la construction d'un bureau de poste à Pélican-Portage, parce que c'est là que l'on pratique le forage pour l'huile et le gaz naturel. Il devrait aussi y avoir un bureau de télégraphe à House-River; ou plutôt je suggérerais qu'une ligne de ceinture fut amenée de House-River—qui est le point où la ligne cesse de suivre la rivière Athabaska pour se rendre directement à Fort-McMurray—à la tête des Grands rapides, de façon à ce qu'il y ait en permanence communications de la tête des Grands rapides à Athabaska-Landing. Les steamers circulent d'Athabaska-Landing jusqu'à la tête des Grands Rapides. Le déchargement s'opère là et il s'y fait des affaires considérables. Si le bureau était placé à House-River—soit à huit milles des rapides—il y aurait un inconvénient. Je suggérerais donc qu'un circuit soit établi jusqu'aux rapides afin de donner au commerce le long de la rivière l'avantage de communications télégraphiques de la tête des rapides et de Pélican-Portage jusqu'au Fort-McMurray.

M. ROGERS: Quant à la ligne de ceinture dont parle mon honorable ami, il ne devrait pas y avoir de difficulté à régler cela. Je vais m'occuper de mettre cette suggestion à exécution. La suggestion de mon honorable ami au sujet du double fil n'est pas mauvaise, en ce sens que là où vous avez une ligne télégraphique ou téléphonique avec fil simple, les dépenses d'entretien et de réparations sont absolument les mêmes que pour un double fil.

M. GRAHAM: Est-ce que ces lignes qui appartiennent au Gouvernement paient par elles-mêmes ou à peu près? Je comprends que des lignes dans les régions où la population n'est pas très dense pourraient difficilement rapporter autant que les régions où la population est plus dense.

M. ROGERS: Je ne crois pas qu'elles soient lucratives et il serait difficile d'espérer qu'elles le fussent. Elles sont construites dans des localités où une maison ne voudrait pas entreprendre des constructions de ce genre. Par exemple, aucune compagnie ne consentirait à entreprendre la construction d'une ligne comme celle à laquelle mon honorable ami d'Edmonton a fait allusion. C'est cependant une entreprise nécessaire et désirable et qui aurait un excellent objet. Je ne crois pas que la perte soit bien lourde et il y a certaines localités où ces lignes sont payantes. Elles sont avantageuses au pays indirectement parce qu'elles ont pour effet d'encourager la colonisation.

M. GRAHAM: L'honorable ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) peut-il nous dire si les communications ou l'échange de télégrammes entre la compagnie Marconi et les lignes terrestres ont été satisfaisantes? Nous avons, je crois, amendé la loi des chemins de fer de façon à donner aux membres de la commission des chemins de fer le pouvoir de fixer les taux en cas de friction. On a dit, à un certain moment, que les lignes terrestres rendaient difficile la transmission des messages par voie de radio-télégraphie. Il y a-t-il eu friction?

M. COCHRANE: Je n'ai eu aucune plainte à ce sujet auquel j'ai porté peu d'attention.

Rivière-du-Loup (Fraserville)—Améliorations au quai, $50,000.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre peut-il me dire s'il sera fait quelque creusage près du quai ou dans la rivière dans la direction de la ville?

M. ROGERS: Le contrat comporte quelque creusage là.

M. GAUVREAU: Mais aucun en dehors du contrat, rien l'été prochain dans la rivière qui conduit à la ville?

M. ROGERS: De mémoire, je ne sache pas que la chose nous ait été demandée jusqu'à présent.

M. GRAHAM: Quels crédits prendrons-nous ce soir?

M. ROGERS: Ceux du ministre du Revenu de l'intérieur. Nous allons essayer d'en finir avec les crédits principaux, si possible, avec l'entente distincte que toute discussion que l'on voudra soulever la semaine prochaine sera permise.

M. LEMIEUX: Quand allez-vous soumettre les crédits concernant l'immigation?

M. ROGERS: Il y a le budget supplémentaire, et si l'honorable membre désire soulever quelque discussion à ce sujet, il le pourra lundi ou mardi.

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

Reprise de la séance.

Département du Revenu de l'intérieur.—Traitement du personnel, $114,050.

M. GRAHAM: Qui est sous-ministre?

M. NANTEL: Il n'y a pas de sous-ministre. M. Gerald a pris sa retraite en octobre dernier. Le sous-ministre en office est M. Himsworth. Nous avons l'intention de nommer bientôt un sous-ministre.

M. PROULX: Quand l'honorable ministre s'attend-il à nommer un sous-ministre? Il y a déjà assez longtemps que la charge est vacante.

M. NANTEL: Nous avons l'intention de nommer bientôt un sous-ministre.

M. GRAHAM: On a laissé entendre que mon honorable ami tenait la place chaude pour un des membres de la Chambre.

M. ROGERS: Je crois que mon honorable ami se trompe. Je n'ai entendu mentionner le nom d'aucun député à ce sujet.

M. PROULX: On a mentionné le nom de l'honorable député de L'Islet (M. Paquet).

M. NANTEL: Aucun membre de la Chambre n'a demandé la position.

M. GRAHAM: Quand mon honorable ami désire faire une promotion, comment s'y prend-il? Il faut que cela se fasse sur la recommandation du sous-ministre.

M. NANTEL: Les recommandations sont faites par le ministre sur l'avis du sous-ministre suppléant.

M. LEMIEUX: Monsieur le président, le ministre du Revenu de l'intérieur me permettra-t-il de lui offrir mon avis? Il est à la recherche d'un sous-ministre. Or, il est tout trouvé: C'est M. Laflamme, secrétaire du département qui devrait être nommé à ce poste important. Je n'ai pas à faire son éloge.

M. Laflamme est un Canadien français qui a marqué sa place dans le journalisme. Comme tel, il a eu beaucoup de succès dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre et au Canada.

M. Laflamme, d'après ce que je sais, serait tout à fait qualifié pour remplir les fonctions de sous-ministre.

La nomination des Canadiens français dans le service civil doit, je le sais, être basée sur leur compétence. Je ne veux pas insister plus que de raison sur le fait que, comme race, nous avons droit à une certaine proportion dans le personnel. Il faut, avant tout, prendre en considération la compétence.

Toutes choses égales d'ailleurs s'il arrive que nous n'avons pas parmi les sous-ministres la représentation à laquelle nous avons strictement droit et qu'il y ait une vacance où l'un des nôtres puisse légitimement aspirer, je recommande celui-là à la bienveillante considération du Gouvernement.

Je crois que si l'honorable ministre nommait M. Laflamme, il aurait un sous-ministre compétent et probe. Je me permets de le recommander.

Bien que je ne partage pas les idées politiques de M. Laflamme, je ne puis m'empêcher de reconnaître qu'il ferait honneur au poste de sous-ministre

M. NANTEL: Je remercie l'honorable député de Rouville de la bonne suggestion qu'il me fait au sujet du futur sous-ministre. M. Laflamme est secrétaire du département depuis plus de dix-neuf mois. C'est certainement un homme bien qualifié, et je prends note de la suggestion de l'honorable député.

Appointements des employés et inspecteurs de l'accise, et pour pourvoir aux augmentations dépendant du résultat des examens du service de l'accise, $551,807.

M. CARVELL: Il y a ici une augmentation de $43,000, laquelle comparée aux $508,000 de l'année précédente, constitue une augmentation de 8 ou 9 p. 100 sur les appointements. Comment se fait-il qu'une aussi forte augmentation résulte des examens?

M. NANTEL: Le nombre des employés a été considérablement augmenté par suite de l'augmentation du revenu. Ces hommes recevront leur augmentation régulière après avoir passé les examens.

M. GRAHAM: Combien y en a-t-il?

M. NANTEL: Il y a les inspecteurs des districts du Revenu de l'intérieur, et tous les percepteurs, sous-percepteurs et employés de l'accise. Leur augmentation régulière est prévue par la loi d'après les règlements de l'accise.

M. PROULX: On me dit qu'il y a des bureaux qui devraient être fermés parce que les recettes ont considérablement diminué, et que les dépenses du bureau excèdent les recettes.

M. NANTEL: Je ne crois pas que mon honorable ami soit bien renseigné. Les recettes n'ont pas diminué. Au contraire, elles ont généralement augmenté.

M. PROULX: On a nommé un employé à Victoriaville, l'ancien député de Drummont-et-Arthabaska et l'on me dit qu'il ne va à son bureau qu'une fois par semaine.

M. CARVELL: Je puis citer un cas pire que celui-là. Il y a environ quatre ans, il a été décidé d'abolir la charge de percepteur du revenu de l'intérieur à Woodstock, pour la raison bien simple qu'il n'y avait là rien à faire. Il y avait autrefois quelque besogne à faire en ce qui concerne la perception du revenu sur les liqueurs, mais, heureusement, on ne vend plus de liqueurs dans le comté de Carleton. La loi Scott y est en vigueur depuis nombre d'années. On n'y achète et on n'y vend pas de boisson et en conséquence il n'y avait rien à faire pour l'employé. Il y a environ trois ans, le prédécesseur de mon honorable ami est venu me trouver et m'a dit qu'il serait obligé d'abolir la charge. J'ai insisté autant que j'ai pu pour qu'on la maintint; l'employé était un vieillard de 76 ans et avait servi pendant environ 35 ans. Je convins avec lui cependant qu'après la mort de cet employé on ne ferait plus de nomination. D'une manière ou d'une autre—je n'ai jamais su comment on s'y était pris—

certaines redevances ont été payées afin de garder là l'entrepôt, afin de justifier le maintien de la charge. Lors du décès de l'ancien employé, survenu environ huit ou neuf mois avant que l'ancien gouvernement abandonnât le pouvoir, j'ai eu une foule d'amis qui eussent consenti à se charger du fardeau de ces fonctions, vu que cela rapportait $300 par année et qu'il n'y avait rien à faire, mais conformément à l'entente que j'avais conclue avec le ministre du Revenu de l'intérieur, on n'a pas fait de nomination et la charge a été abolie. Je suis convaincu que mon honorable ami trouvera dans son ministère des documents indiquant que l'on devait abolir cette charge. Environ deux mois après l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel on a nommé quelqu'un à cette position et l'on me dit que la nouveau titulaire, un M. Brown, reçoit un salaire de $400 par année. M. Brown était un bon meneur tory et il fallait lui donner quelque chose. Il voulait avoir le bureau de poste, mais cela avait été donné à un autre et on lui a donné le poste de percepteur de l'accise à $400 par année.

Ce n'était pas encore assez; et on a depuis nommé un autre individu à un poste quelconque d'inspecteur. Ce M. Clark touche $300. Naturellement, c'est un tory. C'est un vieillard fort respectable de 75 à 77 ans. Sans faire de mal, il ne rend aucun service. Le député de Prescott (M. Proulx) est d'avis que l'affaire qu'il a signalée est scandaleuse; mais celle que je viens d'exposer est cent fois pire. Depuis que le ministre détient ce portefeuille, il a nommé deux fonctionnaires, mais ils n'ont rien à faire et c'est $700 qu'on verse ainsi à deux excellents chefs des files tories. Le ministre pourrait peut-être nous éclairer à cet égard.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre est un peu lent à nous donner ses explications. Cet item accuse une augmentation de $43,870, soit 10 p. 100. Le ministre a le devoir de nous dire les raisons de cette augmentation de dépenses. On nous dit que cela tient à cette légion de chercheurs de places dont il faut satisfaire l'appétit et voilà pourquoi toute cette dépense figure au budget. J'ai découvert un scandale dans un dossier déposé par le ministre du Revenu de l'intérieur.

M. NANTEL: Est-ce le dossier Chisholm?

M. CHISHOLM: Oui; j'ai demandé le dépôt de tous les documents se rattachant à la révocation de Donald Chisholm et la nomination de son successeur. J'avais déjà demandé si on lui avait donné un successeur. Lors de la révocation du douanier précédent, il ne semblait pas y avoir de raison de perpétuer cette charge, et elle semblait inutile, longtemps même avant la révocation du douanier. Lorsque je demandai des explications au ministre, il déclara qu'il avait révoqué Chisholm sur les représentations de personnes en qui il reposait pleine confiance. Il a semblé éluder la question et m'éclairer le moins possible. Mais je persistai dans mes recherches et avec sa bonhomie accoutumée il vint me demander ce que je désirais davantage. Après avoir causé avec lui, il voulut bien déposer certains documents et une note écrite ici même, en date du 10 février 1912, touchant la révocation de Donald Chisholm, fonctionnaire de douane, division de Pictou. Remarquez, monsieur le président, que ce fonctionnaire douanier n'est qu'à titre provisoire.

La note dit que Donald Chisholm a été nommé temporairement le 24 décembre 1896. Il faut savoir qu'à cette époque il existait des alambics pour distillation clandestine dans certaines parties du pays et un comté voisin de Pictou; or, on jugea nécessaire de nommer un douanier et Chisholm fut nommé. Le douanier qui avait rempli cette charge antérieurement à 1896, quitta le pays ou mourut. Quant M. Donald Chisholm fut nommé à ce poste, un certain nombre de gens étaient d'avis qu'il n'était nullement besoin de nommer un fonctionnaire à ce poste, et il n'obtint cette charge qu'à titre provisoire. Bien qu'il n'y eut pas de raison de perpétuer cette charge on continua à employer Chisholm. L'explication donnée étant similaire à celle suggérée par le député de Carleton (M. Carvell) relativement à l'affaire de son comté. Chisholm était un vieillard respectable, un homme consciencieux qui jouissait de l'estime universelle parmi ses concitoyens et l'on comptait que cette charge aurait été révoquée.

Il ne touchait que $200 d'appointement, et l'on croyait que le Gouvernement en le maintenant à ce poste, visait d'empêcher la distillation clandestine dans la région. La note déposée par le ministre affirme qu'à l'époque de sa révocation, le titulaire était âgé de soixante-douze ans. Il y a des hommes de 72 ans qui sont vieux de toute manière et d'autres qui ne le sont pas. Supposons que ce fonctionnaire qui avait à traiter avec les fabricants d'eau-de-vie de contrebande fut réellement vieux. On prétend qu'il aurait fallu le révoquer depuis longtemps; mais on ne le révoqua que le 1er novembre 1912. Voyons à quoi se résumaient ses services. La note dit qu'au cours de seize années, il prit part à cinq saisies. L'initiative de ces saisies revient à R. P. Fraser, l'habile percepteur des douanes à Pictou, qui a juridiction sur toute la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse. Chisholm prit part à cinq saisies, dont trois en 1897 et deux en 1896. Les dossiers du département indiquent qu'à dater de 1897, il ne fit plus aucune besogne.

En réalité, le fléau de la distillation illicite de l'eau-de-vie disparût peu après que

M. R. P. Fraser eût commencé sa croisade contre ce genre de contrebande et comme M. Chisholm était citoyen de ce pays, ces faits-là seul pouvait exercer une certaine influence relativement à la répression de la contrebande. Au surplus, comme c'était un vieillard fort respectable, on le maintint à ce poste, bien que, je le répète, il n'y eût aucune raison de perpétuer cette charge. Quand je lus la note du ministre, je pensai que si on s'était dispensé des services de ce douanier, c'est qu'on n'en avait plus besoin; or, à ma grande stupéfaction, je constatai que le ministre en avait nommé un autre.

M. NANTEL: Un jeune homme.

M. CHISHOLM: Le ministre a renvoyé Chisholm, parce qu'il n'y avait rien à faire.

M. NANTEL: Parce qu'il ne faisait rien.

M. CHISHOLM: Parce qu'il n'y avait rien à faire. Personne ici, ni grit ni tory, n'oserait affirmer qu'il y ait eu de distillation clandestine dans cette région, depuis quelques années. En réalité, les critiques dirigées contre le parti libéral et contre moi à cet égard tiennent à ce que ce vieillard a été maintenu à son poste. On a dit et répété qu'en n'abolissant pas ce poste, nous voulions conserver son traitement à ce respectable vieillard. Le ministre et son personnel le savent parfaitement, il n'y avait nullement lieu de continuer à employer ce vieillard, à dater de 1897; mais le ministre lui a donné un successeur avec un traitement de cent dollars de plus que n'en touchait le prédécesseur, soit une augmentation de 50 p. 100 malgré les preuves qu'il avait en main. De quel droit le ministre a-t-il nommé un nouvel employé? Ce n'est pas le besoin qui s'en faisait sentir. Le ministre s'est fait autoriser à nommer un inspecteur des matières alimentaires. Le besoin de pareil inspecteur ne se fait nullement sentir là; c'est la cinquième roue du coche; ou pour citer Gadsby, c'est le bifteck dans la bouche de l'enfant nouveau-né. Je voudrais bien savoir quels sont les aliments qu'il a inspectés depuis sa nomination à ce poste ou qu'il inspectera à l'avenir. C'est le comble de l'absurdité. Le ministre aurait fait un geste fort convenable, en révoquant Donald Chisholm, lors de l'accession de ce Gouvernement. Tout le monde s'y attendait, et le ministre lui-même; mais l'idée de donner un successeur à ce vieillard est du dernier absurde.

On ne saurait mieux caractériser ce geste du ministre qu'en le décorant du nom de rapine des deniers de l'Etat, au bénéfice d'un dévoué partisan. Pourquoi a-t-on nommé cet individu à ce poste? Parce qu'il s'était montré partisan actif et dévoué. Il a souvent été question de révocation de fonctionnaires de l'Etat pour ingérence politique. La charité couvre la multitude des péchés, dit-on; mais l'esprit de parti sert d'excuse pour des révocations et des destitutions inutiles. La charité ne saurait embrasser le vaste champ couvert par l'esprit de parti. L'esprit de parti sert d'étiquette à tous les gestes inavouables du Gouvernement au pouvoir. Son fonctionnement couvre un champ illimité. On porte cette accusation d'esprit de parti contre des hommes qui ont fidèlement servi l'Etat, moyennant rémunération, et on s'en sert pour couvrir la multitude de leurs péchés. La note en question dit qu'au moment de sa révocation, cet homme était âgé de soixante-douze ans; qu'il touchait $200 d'appointements annuels; qu'on l'a congédié le 1er novembre 1912 et que durant ses seize années de fonction, il est consigné aux archives qu'il a pris part à cinq saisies, trois en 1897 et deux en 1896. Indubitablement, il y avait ample excuse pour la révocation de ce fonctionnaire, indépendamment de toute accusation d'esprit de parti. Quelle est l'explication du fait? Le ministre savait que ce Donald Chisholm aurait dû être congédié, vu qu'on n'avait pas besoin de ses services; seulement, on voulait caser un certain Moses Delorey, chef de file politique de notoriété publique, qui, à temps et à contretemps avait fait œuvre de bon partisan. Et cependant le ministre nomme cet individu connaissant parfaitement son passé politique. Sera-t-il révoqué pour ingérence politique? Non, il ne le sera pas.

Sachant qu'il n'y avait nul besoin de remplir cette vacance, on s'est dit: "Débarrassons-nous de cet individu." En invoquant quelque autre prétexte; non pas qu'il soit trop âgé, ou qu'on n'ait pas besoin de ses services, mais il faudra trouver quelque autre raison, et voilà pourquoi on lit dans cette note:

> Cette révocation a pour cause l'ingérence politique, comme on le verra par les attestations assermentées annexées.

Qui a rendu ce témoignage? Le ministre a-t-il de la conscience?

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. CHISHOLM: Si je viole le règlement, monsieur le président, je me rétracte et demande de quel genre de conscience le ministre est doté. Il suffit de fixer un instant le regard sur lui pour se convaincre que c'est un honnête homme; on comprend de suite qu'on se trouve en présence d'un homme qui ne serait pas d'humeur à laisser piller le coffre public. On se sens en présence d'un homme qui est l'incarnation même de la bonhomie et de la sincérité. Voilà pourquoi je m'adresse à lui. Si j'avais à traiter avec le ministre des Travaux publics (M. Rogers) ou avec le ministre des Postes (M. Pelletier) ce serait tout

autre chose; ces deux ministres sont des opportunistes qui jouent le grand jeu de la politique, avec hardiesse et effronterie, faisant fi de l'opinion publique et n'ayant cure des conséquences. Il en va tout autrement du ministre du Revenu de l'intérieur; c'est la franchise, la sincérité même. Le 21 mars 1912, en réponse à quelques questions que je lui posai, le ministre établit cette règle:

Si un député déclare qu'il sait de science certaine qu'un fonctionnaire s'est rendu coupable d'ingérence politique, nous déciderons probablement de le renvoyer sans enquête.

Voilà un ministre prudent; il ne s'aventure pas trop loin. Nous le congédierons probablement ce fonctionnaire sans enquête, dit-il. Puis il ajoute:

Si l'accusation est portée par un député, à sa propre connaissance personnelle, nous agirons en conséquence. . .

Et cela est fort bien.

Si l'accusation est portée par le candidat défait, qui produit suffisamment de faits, de preuves, d'affidavit, etc., pour me convaincre qu'il existe un motif d'agir et de destituer, je prononce la destitution; et chaque cas est jugé suivant qu'il y a lieu.

Mais non pas pour des raisons d'ordre politique. Je dois admettre qu'en ce qui me concerne je n'ai jamais recommandé la destitution de cet homme, Donald Chisholm. Je dois cependant avouer que j'aurais dû recommander cette destitution il y a déjà quelques années. Mais il y avait des circonstances atténuantes; l'homme était âgé, il jouissait du respect de tous, sa maison était ouverte à tous ceux qui voyageaient par là, et je n'ai jamais osé recommander de le destituer quand je le voyais si vieux. Il est vrai qu'en ce qui concernent les services qu'il pouvait rendre, on aurait pu se passer de lui depuis longtemps, car il n'avait que très peu à faire. Mais le ministre le destitue, il jette les yeux autour de lui, il nomme un autre homme à sa place et il donne à ce nouveau venu un salaire supplémentaire sous le prétexte que c'est un inspecteur des denrées alimentaires. Combien d'inspecteurs de ce genre y a-t-il dans la province de la Nouvelle-Ecosse? Quelles sont leurs fonctions, et combien de temps les garde-t-on? Ce sont là des questions auxquelles je désirerais que le ministre me réponde.

M. NANTEL: Mon honorable ami veut-il parler des agents de l'accise ou des inspecteurs des denrées alimentaires?

M. CHISHOLM: Je veux parler des agents de l'accise qui réussissent à se faire imposer sous le titre d'inspecteurs des denrées alimentaires, inspecteurs qui sont absolument inutiles, dont les fonctions ont cessé depuis longtemps, et auxquels, en les nommant, on accorde un supplément de $100 en alléguant qu'ils font l'examen des denrées alimentaires. Quels sont les devoirs de ces inspecteurs? Voici ce que dit le mémorandum:

M. Chisholm a été remplacé par M. Delorey qui a été nommé agent de l'accise et inspecteur des denrées alimentaires à compter du 12 décembre 1912, et il reçoit $200 comme employé de l'accise et $100 comme inspecteur.

Je désire vous faire observer, monsieur le président, que cette nomination a été faite peu de temps avant l'élection partielle du comté d'Antigonish, mais le public n'apprit cette nomination qu'après l'élection et après que j'eus demandé des renseignements en cette Chambre, et la raison en était que les politiciens qui mettaient là-bas en mouvement la machine conservatrice avaient besoin de l'appât de cette place et de plusieurs autres pour tenir les gens bien en main. Ils imaginèrent non seulement un régime de terreur dans cette circonscription vis-à-vis des employés en place, mais ils firent aussi en sorte que le public crût qu'il y avait de nouveaux postes à remplir, et ils promirent un de ces nouveaux postes à tout nouvel électeur qui leur paraissait douteux. Cet homme-là, Moses Delorey, n'était pas douteux, mais il était quelque peu aigri. Il avait travaillé longtemps et fidèlement pour le parti conservateur, il avait donné satisfaction et ils le récompensèrent en l'attachant au service de l'accise avec salaire de $200 et un supplément de $100 comme inspecteur des denrées alimentaires. Le ministre pourrait-il me dire pour quelle raison il a nommé en cet endroit un inspcteur de substances alimentaires, et pour quelle raison son choix ne s'est pas plutôt fixé sur un endroit où un inspecteur de ce genre pouvait être utile à quelque chose. Pourquoi cet inspecteur n'a-t-il pas été nommé au chef-lieu, où se trouvent des boucheries et où il y a de la viande et autres substances alimentaires exposées en vente? Au lieu de cela, il l'a nommé dans un district, un très beau district, il est vrai, mais où il ne se fait pas d'affaires particulières.

M. NANTEL (texte): Je ne sais pas réellement ce qui intéresse tant l'honorable député d'Antigonish au sort de ce M. Chisholm. Je ne sais pas si c'est un parent, mais dans tous les cas il s'intéresse à lui énormément. A tout événement, j'ai jugé à propos de révoquer M. Chisholm parce que j'avais eu une plainte contre lui . . .

M. CHISHOLM: Je puis vous dire qu'il n'est pas mon parent. Le seul parent que j'aie jamais eu au service du Gouvernement était le chef de gare de Heatherton, sur l'Intercolonial, et c'est le seul chef de gare, de Halifax à Montréal, qui ait été destitué.

Il se résignera facilement à subir son sort, étant donné que le principe "Au vainqueur les dépouilles" devait être appliqué; mais il est vraiment significatif, et cela donne à penser sur le compte de celui qui a exigé cette destitution, ainsi que sur le compte du ministre des Chemins de

fer et des Canaux, que le seul homme qui ait été désigné entre tous pour être ainsi sacrifié fût le frère d'un des membres de cette Chambre. Le père de l'homme qui a demandé cette destitution, le père du sénateur Girroir, a été durant longtemps receveur de poste à Antigonish et l'on m'a demandé de le destituer. Je répondis dans la négative en ajoutant que je ne voulais pas me rendre coupable d'une action aussi vile et aussi méprisable.

M. NANTEL: Dans tous les cas, M. Chisholm était un employé temporaire depuis le 24 décembre 1896 comme agent d'accise. C'était un homme âgé qui ne s'occupait pas d'autre chose que de retirer son salaire.

Lorsqu'on m'a fait cette demande de le révoquer, on l'accusait d'avoir pris une part active à la dernière élection. M. Girroir me le déclarait dans une lettre personnelle, comme suit:

Il est à ma connaissance personnelle que M. Chisholm a consacré beaucoup de temps, à chaque élection, à visiter des amis sur lesquels il avait de l'influence, pour les engager à voter en faveur du candidat libéral. Il s'est toujours déclaré franchement en faveur de la cause libérale, et même des réunions de l'organisation ont été tenues dans sa maison. Aux dernières élections, il a fait partie du comité libéral pour l'arrondissement électoral de Tracadie. Je recommanderais personnellement la nomination de M. Moses Delorey.

M. CHISHOLM (Antigonish): Nous lisez-vous là une lettre de M. Girroir?

M. NANTEL: Oui.

(Texte). Sur réception de cette lettre, j'ai demandé au sous-ministre de me faire un rapport. J'ai reçu ce rapport dans lequel il constate que M. Chisholm était, en effet, agent d'accise depuis le 24 décembre 1896 et que depuis cette date à 1911, il n'avait fait autre chose que de retirer son salaire de $200 par année. J'ai jugé à propos de le révoquer, donnant comme raison qu'il n'avait pas montré assez d'activité à remplir ses devoirs. Longtemps après, on m'a demandé de nommer un nouvel agent d'accise, et j'ai nommé M. Delorey, en lui donnant en même temps la charge d'inspecteur des denrées alimentaires.

Si ce dernier ne montre pas plus d'activité que M. Chisholm, son prédécesseur, je le révoquerai, si l'on m'en fait la preuve.

M. BOIVIN (texte): Pourquoi avez-vous augmenté son salaire?

M. NANTEL (texte): Parce que nous lui avons donné un nouvel emploi, celui d'inspecteur des denrées alimentaires, et je puis dire que ce n'est pas une sinécure. Cet inspecteur est placé sous le contrôle de l'analyste qui souvent lui fait demander des échantillons de denrées que l'inspecteur doit envoyer au bureau de l'analyste. C'est de cette manière que nous mettons à exécution la loi concernant la falsification des denrées alimentaires.

Pour cette nouvelle fonction, je lui ai donné un salaire additionnel de $100 par année.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'en suis arrivé où je voulais. Je suis très heureux d'apprendre que la destitution de M. Donald Chisholm a été demandée par M. Girroir. J'avais présenté une demande en cette Chambre pour tous les papiers, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de Donald Chisholm, et la production du dossier fut ordonnée par la Chambre. Ce dossier fut déposé et vous chercheriez en vain dans tout cela une seule ligne de M. Girroir ou quoi que ce soit indiquant que M. Girroir ait porté une accusation contre Donald Chisholm. Dans ce dossier, j'ai trouvé trois affidavit, un de Moses Delorey, qui cherchait à avoir la place, un autre de W. H. Delorey, et un autre de Geoffrey Delorey. Ces affidavit ne signifient pas grand'chose, et on n'y fait qu'alléguer que Donald Chisholm a été libéral toute sa vie.

Mais il est absolument inexact qu'il ait fait de la politique offensive, et personne ne le sait mieux que le sénateur Girroir; personne, non plus, n'a mieux joui de l'hospitalité de sa maison que le sénateur Girroir, et pas un conservateur a jamais hésité d'entrer dans la maison de Chisholm et d'y tenir une assemblée politique, s'il jugeait à propos de le faire. M. Donald Chisholm ne craignait pas d'exprimer son opinion, mais il la faisait toujours comme un vrai gentilhomme. Je désirais avoir le renseignement que m'a communiqué le ministre, afin que les gens de Tracadie, où le sénateur Girroir est né et où il a vécu, et où vit M. Donald Chisholm, puissent savoir de quelle source provient la demande de destitution de M. Chisholm. Je suis heureux d'avoir posé cette question, et je suis heureux aussi d'avoir eu l'explication qu'on m'a donnée.

M. GRAHAM: Le ministre a-t-il quelque chose à dire au sujet de l'accusation de ne pas avoir soumis le dossier à la Chambre. Eh mais, cela constituerait un cas de violation des règlements du Parlement.

M. NANTEL: Le rapport contenait tous les documents qui étaient au dossier du département. La lettre de M. Girroir était privée et personnelle. Je n'ai pas cru devoir la produire et je ne crois pas encore que j'y sois tenu puisqu'elle est personnelle. Mais j'en ai donné communication à l'honorable député.

M. GRAHAM: Si c'est une lettre personnelle et confidentielle, il n'y avait pas lieu d'en donner lecture en cette Chambre.

M. CARVELL: Et le ministre n'était pas fondé à destituer quelqu'un sur la foi d'une lettre confidentielle.

M. NANTEL: Cette lettre n'était pas au dossier régulier.

M. GRAHAM: Le ministre nous a lu une lettre personnelle et confidentielle, et cette lettre doit maintenant être ajoutée au dossier officiel.

M. NANTEL: Je ne m'y oppose nullement.

M. GRAHAM: Le ministre ne paraît pas se rendre compte de la situation. Dans le cas contraire, il est capable d'avoir passé outre à un ordre de la Chambre.

M. CHISHOLM: Il faut dresser rapport de la chose au Gouverneur général.

M. GRAHAM: L'ordre de la Chambre était que tout le dossier fût produit, et le ministre a produit ce dossier, en assumant la responsabilité de la chose, et il se trouve que ce dossier n'était pas complet. Le premier ministre serait donc bien fondé d'exiger sa démission.

M. NANTEL (texte): Le rapport que j'ai fait à la Chambre contenait tous les documents qu'il y avait en la possession du sous-ministre.

M. CHISHOLH (Antigonish): Quelle est la date de la lettre de M. Girroir?

M. NANTEL: Du 27 juin. Plus tard, mon honorable ami (M. Chisholm) m'a demandé quelque renseignement. Je suis sûr que j'ai donné une copie de cette lettre. Je ne m'en souviens pas absolument, mais je suis sûr que je lui ai donné le contenu de la lettre.

M. CHISHOLM: Je vais expliquer la chose. Le ministre peut être de bonne foi; il est de bonne foi en faisant cette déclaration et il le croit probablement. Mais voici l'explication: quand j'ai fait une motion pour avoir les documents et qu'ils me furent remis, ils ne contenaient pas les renseignements que je voulais avoir. Il n'était pas question du sénateur Girroir. En se reportant au hansard, vous constaterez que j'ai demandé à la demande de qui Donald Chisholm avait été révoqué, et le ministre a répondu: "Sur des représentations verbales et sur des affidavit." Quand j'ai posé une autre question demandant par qui ces représentations avaient été faites, le ministre refusa de me donner ces renseignements où à tout le moins me répondit d'une manière qui ne me donna point satisfaction. Alors j'ai invoqué une question de privilège et je me suis plaint que le ministre ne me donnait pas le renseignement qu'il était tenu de donner même à un député sans influence, s'il vous plaît de me désigner ainsi. Le ministre vint me trouver et me dit: Quelle autre information demandez-vous, et de quoi vous plaignez-vous? Je lui ai dit: Je veux savoir de vous qui vous a donné les informations verbales et quelle en est la nature, et le ministre dit: M. Girroir m'a informé de certaines choses. J'ai demandé: Est-ce par écrit? Et le ministre a dit: Non.

M. NANTEL: Vous ai-je envoyé une copie de cette lettre?

M. CHISHOLM: Le ministre ne m'a pas envoyé une copie de cette lettre et il m'a dit que les observations faites par le sénateur Girror avaient été verbales, et c'est précisément pourquoi j'ai soulevé la question ce soir pour voir si je ne pourrais pas prendre le ministre dans un piège afin de connaître les faits. Tout ce que le ministre doit faire, c'est de consulter les Débats et il verra que ma déclaration est exacte.

M. NANTEL: Je vais examiner la question.

M. McKENZIE: Je puis vous assurer, monsieur le président, qu'il n'y a pas un député qui aimerait plus que moi à ne soulever aucun préjugé. Je suis fier du fait que des députés qui parlent le français aient le privilège de s'exprimer ici dans cette langue. Je proteste et je dis que c'est recevoir de l'argent sous de fausses prétentions de la part d'un ministre de la couronne que de refuser de répondre à un membre anglais dans la langue qu'il peut comprendre. L'honorable ministre peut parler en anglais. Je suis un député anglais qui ai le désavantage de ne pouvoir comprendre le français. Je dois par conséquent compter avec ce désavantage quand un député parle en français; mais quand un ministre de la couronne, dans l'exercice de ses fonctions, me parle à la Chambre, j'ai le droit qu'on me parle dans une langue que je peux comprendre. Je proteste contre le fait que le très honorale leader de la Chambre, en choisissant ses nationalistes, en a choisi qui évidemment ne peuvent pas parler l'anglais, ou qui refusent de témoigner la courtoisie envers les députés anglais de leur parler dans une langue qu'ils peuvent comprendre et de leur donner la possibilité de critiquer leur conduite si c'est nécessaire. Je fais cette protestation sans acrimonie et avec tout le respect dû aux droits des honorables députés de parler cette belle langue française, que je regrette excessivement de ne pouvoir parler ou comprendre. Je prétends que si un député français s'adresse à un ministre anglais qui peut parler français, ce ministre ne traite pas convenablement le député français s'il ne parle pas anglais, lorsqu'il lui adresse la parole dans une langue qu'il ne peut comprendre.

M. NANTEL: Je proteste contre les observations de l'honorable député. Les deux langues sont officielles. J'ai le droit de parler en français à mon honorable ami. S'il ne comprend pas le français, ce n'est

pas ma faute. J'ai le droit de parler français en cette enceinte autant qu'un autre député a le droit de parler anglais à un député français qui n'est pas censé comprendre l'anglais. Quand un député français de Québec est obligé de s'exprimer en français à un membre anglais du cabinet qui ne comprend pas le français, personne ne se plaint. J'ai parfaitement le droit de faire la même chose. Je proteste contre les observations de l'honorable membre.

M. BOIVIN: Je suis très content du résultat de la protestation de l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie). Cela prouve au moins à l'opposition et aux honorables députés de la Chambre que le ministre du Revenu de l'intérieur peut, quand il le veut, parler en anglais, et même très couramment. A propos de la question de droit, je serais le dernier ici à dire qu'un député n'a pas le droit de parler en français. C'est un droit qui est sacré, un droit dont nous sommes, nous, Canadiens français, très fiers et très jaloux; mais je ne crois certainement pas que le ministre du Revenu de l'intérieur ait le droit de répondre comme il l'a fait à l'honorable député, surtout après l'exemple qui lui a été donné par le très honorable leader du Gouvernement (M. Borden). En plusieurs circonstances le très honorable premier ministre, qui certainement ne parle pas mieux le français que l'honorable ministre ne parle l'anglais, a entendu des députés de l'opposition lui parler en français et il leur a répondu très courtoisement dans cette langue. Je pense que le ministre n'a pas compris les observations de notre collègue. Nous ne parlons pas du tout de la question de droit; nous parlons de courtoisie, et puisqu'il est capable de parler si couramment en anglais, il serait préférable que les délibérations en comité se fassent en anglais, et il ferait preuve, envers les députés anglais, de la même courtoisie que le premier ministre a témoigné en maintes occasions envers les députés français de l'opposition.

M. NANTEL: Ce n'est pas par manque de courtoisie que j'ai parlé français à l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm). J'ai parlé en français parce que j'ai trouvé que c'était plus commode pour moi. Je regrette beaucoup de ne pas être aussi familier avec la langue anglaise que mon honorable ami.

M. CHISHOLM (Antigonish): Ce n'est pas la question. L'honorable député de Cap-Breton parle du droit constitutionnel et du devoir d'un ministre du cabinet de parler en l'une ou l'autre langue quand il est familier avec les deux langages. Un ministre devrait répondre dans la langue qu'on lui parle quand il peut parler les deux langues.

M. ROGERS: Je ne pense pas que mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur ait eu l'idée ou l'intention d'être discourtois envers l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm), quand il a répondu à ses questions dans sa langue maternelle. Tous les députés savent que le français et l'anglais sont les deux langues officielles de la Chambre. J'ai été heureux de constater que lorsque mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur a répondu en français à mon honorable ami d'Antigonish, ce dernier a paru parfaitement comprendre l'honorable ministre et a été capable de lui répondre comme il l'a fait, de sorte que je ne crois pas qu'une injustice a été commise ou aucune tentative de ce genre de la part de personne pour faire preuve de discourtoisie. Je suis sûr que les honorables députés de l'opposition comprendront qu'il n'y a aucune intention discourtoise. Nous avons passé une journée très agréable et très utile à nous occuper des intérêts publics. J'espère que nous continuerons ainsi pendant le reste de la soirée. Je félicite l'honorable député d'Antigonish de sa connaissance et de sa facilité de comprendre le français.

M. CHISHOLM: Je suis peiné que non seulement ma modestie, mais mon ignorance m'empêchent d'accepter les compliments qui me sont faits par le leader suppléant du Gouvernement (M. Rogers). Je regrette de dire que je ne comprends pas le français, bien que je puisse le lire passablement. Dans ce cas, j'ai eu l'avantage d'avoir un interprète.

Je tiens à renvoyer le ministre du Revenu de l'intérieur à la page 440 du procès-verbal où il verra que le 29 janvier un ordre de la Chambre a été donné pour une copie de toutes les lettres, correspondance au dossier ayant trait au renvoi de Donald Chisholm, de Tracadie, comté d'Antigonish comme agent d'accise. Je lui demande d'examiner les documents qui ont été déposés et je voudrais savoir s'il se rend compte de sa situation pour avoir manqué de répondre à un ordre de la Chambre.

M. NANTEL: Quand les relevés ont été préparés par le sous-ministre, la lettre du sénateur Girroir n'était pas dans le dossier officiel. Quand mon attention a été appelée sur le fait par l'honorable député d'Antigonish, si je m'en souviens bien, je lui ai demandé s'il désirait cette lettre. Je lui ai donné le renseignement et je suis parfaitement sûr que j'ai donné des instructions pour qu'on lui communique cette lettre.

M. CHISHOLM: Je ne l'ai pas reçue.

M. NANTEL: Je vais le vérifier. Je suis bien sûr d'avoir donné des instructions

pour que mon honorable ami aie cette lettre qui était dans mon dossier particulier et j'ai donné des instructions à mon employé de l'envoyer à mon honorable ami. Avez-vous reçu cette lettre?

M. CHISHOLM: Je n'ai pas reçu cette lettre, autant que ma mémoire me permet de l'affirmer. Dans la conversation que j'ai eue avec le ministre du Revenu de l'intérieur, il m'a dit que le sénateur Girroir avait fait des observations de vive voix. J'avais lieu de croire que M. Girroir était au fond de l'affaire et c'est pourquoi j'ai demandé la correspondance. Ce que je trouve étrange, c'est que la lettre, qui n'était pas marquée confidentielle, n'a pas été déposée avec les autres documents. Il n'y a pas de lettre de ce genre dans mon dossier; et j'ai l'habitude de prendre grand soin de mes papiers. Mais je ne veux pas contredire le ministre quand il dit l'avoir envoyée, car il y a deux députés de cette Chambre portant le même nom et nos lettres vont quelquefois à la mauvaise adresse. Des lettre destinées au député d'Inverness me sont remises et *vice versa*. Pourquoi n'était-elle pas au dossier? Quelle espèce d'administration avons-nous dans ce pays? Quelle confiance le peuple peut-il avoir dans la façon dont son administrées les affaires, quand les lettres sont omises des dossiers à volonté?

Ce n'est pas ainsi qu'on administre les affaires publiques; cela ressemble plutôt à une agence de détectives.

M. CARVELL: Maintenant que le ministre nous a donné la preuve qu'il parle couramment les deux langues, je lui demande de nous dire, en français et en anglais, pourquoi il fait des nominations, même dans la ville que j'habite, si les services de ses employés ne sont pas nécessaires?

M. NANTEL: De quelles nominations veut parler l'honorable député?

M. CARVELL: Des deux dont j'ai déjà parlé et auxquelles sont attachés des salaires de $300 et $400. Pourquoi avoir nommé M. Brown et M. Clarke, s'ils n'ont rien à faire.

M. CLARK (Red-Deer): Je me permettrai une remarque au sujet des plaintes de mes honorables amis. Je ne sais pas si leur raisonnement est juste. Parce qu'il ne se commet pas de crimes dans une localité, pense-t-on pour cela à se dispenser des services de la police? On félicite la ville de sa moralité et la police de l'excellence de son service. S'il y a une région où il ne se fabrique pas d'alcohol illicitement, il faut en féliciter le ministre, même si cela procure du bon temps à ces employés et à lui-même. Si un ministre ou un homme politique quelconque a peu à faire, je considère que c'est un excellent signe. Cela signifie qu'il peut digérer à son aise. Je ne partage pas l'avis de l'honorable député de Carleton et je maintiens que s'il n'y a pas de fabrication illicite de ce liquide corrosif qu'on appelle whiskey, c'est la preuve que ces fonctionnaires font leur devoir consciencieusement. Je considère que le ministre n'est pas tenu de répondre à des accusations comme celles-là.

M. ROGERS: Je partage absolument la manière de voir de l'honorable député de Red-Deer, mais je crois qu'il n'est pas allé assez loin. L'honorable député de Carleton ne s'est pas contenté de dire qu'il n'y avait pas de distillation illicite de whiskey; il a ajouté qu'il ne s'en vendait pas et ne s'en consommait pas.

M. CARVELL: Nous ne savons pas ce que c'est que la distillation clandestine dans cette partie du pays. Jamais un fonctionnaire n'a été nommé dans le Nouveau-Brunswick pour empêcher ce trafic. Quand nous avons eu de ces fonctionnaires, leur travail consistait à mettre le whiskey en entrepôt et à percevoir les droits.

M. BOIVIN: Je désirerais des renseignements concernant la nomination du fonctionnaire dont l'honorable député de Prescott nous a parlé, il y a un instant, M. Gilbert d'Arthabaska. Quand a-t-il été nommé, quelles sont ses fonctions et quel traitement reçoit-il?

M. NANTEL: M. Gilbert est percepteur du revenu de l'intérieur pour les comtés de Drummond et Arthabaska; son traitement est de $600. Il a été nommé en remplacement de M. Poirier.

M. PROULX: Quelles sont les recettes de ce bureau?

M. NANTEL Je ne puis pas donner ce renseignement dans le moment, mais j'en prends note et je le donnerai plus tard.

M. BOIVIN: Il y a un autre renseignement que je désirerais avoir. Ce M. Gilbert est-il le même que celui qui était candidat nationaliste dans Drummond-et-Arthabaska, à l'élection partielle de 1910? Cette élection a eu beaucoup de retentissement dans la province de Québec et le ministre a même avoué que c'est à l'occasion de cette élection qu'il a changé d'opinion. Depuis cette date et plus particulièrement depuis quelques mois, on est allé jusqu'à dire qu'une alliance était possible entre les nationalistes et les libéraux. Devons-nous comprendre que ce candidat nationaliste de Drummond-et-Arthabaska a été nommé à un emploi public, par le Gouvernement actuel?

M. NANTEL: Il s'agit du même M. Gilbert. J'ai fait erreur en disant que son traitement était $600; et je viens de constater qu'il touche $800.

M. PROULX: Est-il assidu à son bureau? On me dit qu'il habite sur sa ferme, à une assez grande distance de Victoriaville, et qu'il ne se rend à son bureau que très irrégulièrement.

M. NANTEL: D'après mes renseignements, son bureau est bien tenu. Je n'ai jamais reçu de plainte à son sujet.

M. GAUVREAU: Je sais personnellement ce qui en est, car j'ai habité cette localité pendant un certain temps. M. Gilbert cultive sa ferme à Stanford. Il se rend à son bureau quand il est demandé par le téléphone.

M. NANTEL: C'est la première fois que j'entends une plainte à ce propos. J'en prends note et si quelques irrégularités. . .

M. GAUVREAU: Je n'accuse pas; je n'ai rien à dire, tant que ceux qui ont affaire à M. Gilbert ne se plaignent pas.

M. PROULX: Je suis informé qu'il y a un certain nombre de bureaux qui devraient être fermés, vu que les recettes ne couvrent pas les dépenses. Je crois que le bureau de M. Gilbert est du nombre.

M. NANTEL: Je suis informé que M. Gilbert envoie ses rapports très régulièrement à son chef, M. Benoit.

M. CARROLL: Les traitements des employés du Revenu de l'intérieur, dans la ville d'Halifax, ont-ils été augmentés récemment?

M. NANTEL: Pas que je sache.

M. CARROLL: Je désire appeler l'attention du ministre sur le cas de M. Patrick Thompkins qui est employé au ministère dans la ville d'Halifax depuis vingt-cinq ans. C'est un de mes amis intimes, mais c'est un ami politique du ministre. Bon nombre d'années avant 1896, il a été nommé à son emploi par le Gouvernement conservateur. C'était alors un chaud partisan conservateur et il l'est encore aujourd'hui. Il a été un employé très compétent. Il a réussi à saisir bon nombre des distilleries clandestines que l'on exploita dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse, et il a fait beaucoup pour mettre fin à ce commerce illicite. Personnellement, je me suis efforcé de faire augmenter ses appointements par l'ancien gouvernement; mais je n'ai pas réussi. De fait, M. Thompkins a été bien près de se faire destituer dans le temps à cause de ses opinions politiques. Peu m'importe quelles sont ses opinions. Il y a longtemps qu'il est au service et il a toujours bien rempli les devoirs de sa charge. Il devrait recevoir plus que ses appointements actuels qui sont de $800.

M. BORDEN: J'ignore quels sont les titres de M. Thompkins. Je ne savais même pas quelles étaient ses opinions politiques, mais je le connais depuis longtemps, et je crois que c'est un employé très fidèle et très compétent. Je me rappelle qu'il y a de longues années j'ai eu l'occasion de remarquer la manière dont il remplissait ses fonctions, et je suis tout à fait d'accord avec ce que dit mon honorable ami au sujet de sa compétence et de son zèle à remplir ses devoirs.

M. NANTEL: Patrick Thompkins, employé d'accise de troisième classe, a été nommé en août 1879. Il reçoit maintenant $1,000 d'appointements, ce qui est le maximum auquel il a droit, car il n'a jamais subi d'examen. Je dois dire que les appointements de tous ces employés sont certainement très faibles et j'ai songé à les augmenter.

M. McKENZIE: Je suis heureux que le ministre ait l'intention d'augmenter les salaires de ces employés. J'ignore s'il a augmenté le salaire de son fonctionnaire dans la prospère et croissante ville de Sydney. A Sydney, la vie est aussi chère qu'elle l'est à Montréal ou à Toronto. Lorsque l'ancien gouvernement était au pouvoir, je me suis efforcé de faire augmenter les appointements d'un fonctionnaire, nommé Macdonald, mais je n'ai pu rien obtenir en sa faveur. J'espère que mon honorable ami le ministre a fait quelque chose pour lui ou qu'il a l'intention d'augmenter ses appointements. Je crois qu'il reçoit $800, ce qui est certainement trop peu pour tout homme demeurant à Sydney.

M. GAUVREAU (texte): Je n'ai qu'un mot à dire. Je voudrais savoir de l'honorable ministre pourquoi M. Martin, de Saint-Arsène, a été destitué, et par qui il a été remplacé.

M. NANTEL (texte): Quel est son nom?

M. GAUVREAU (texte): Elie Martin. . .

En attendant que le sous-ministre consulte ses paperasses, pour permettre au ministre de répondre à ma question, je lui demanderai s'il sait qu'à la Rivière-du-Loup la prohibition règne, le "dry" régime, et qu'il n'y a plus de licences pour la vente de boisson ni en gros ni en détail. J'avertis donc l'honorable ministre que celui que vous avez nommé, M. Frenette, se trouve à n'avoir aucun revenu quelconque, bien qu'il soit marié et père de famille. Le salaire qu'il reçoit fait pitié. Le reproche que je pourrais faire au Gouvernement, c'est d'avoir divisé la charge de percepteur, occupée par un M. Pelletier, charge qui permettait à un homme de vivre convenablement, et non pas à deux. Ayant divisé cette position en deux, cela fait deux crève-faim.

Quoique M. Frenette soit un adversaire politique, je suis prêt à lui donner le témoignage que c'est un honnête homme,

et je crois devoir demander au ministre, dans les circonstances, s'il ne pourrait pas lui trouver un emploi ailleurs, qui lui permettra de vivre. Je suis contre les destitutions, surtout lorsqu'il s'agit de femmes, et toujours prêt à venir en aide à ceux qui ont besoin et qui remplissent bien leur devoir. Je crois que l'honorable ministre est bien disposé, aussi je lui demanderai s'il ne pourrait pas donner une autre position à M. Frenette, avec un salaire satisfaisant, qui lui permettrait de gagner sa vie.

M. PELLETIER (texte): C'est bien dit, cela.

M. NANTEL (texte): Quant à M. Frenette, il faudra pourvoir à son salaire, cela est évident sous les circonstances, parce que la position qu'il occupe, à la Rivière-du-Loup, est une sinécure qui ne lui rapporte rien. Il faudra le transférer ailleurs, dans une autre division, parce que là, il n'y a rien à faire pour lui.

Quant à M. Elie Martin, de Saint-Arsène, je n'ai pas les renseignements pour répondre en ce moment à l'honorable député.

M. BOIVIN (texte): L'honorable ministre peut-il nous dire le nom de l'employé de son département, dans la ville de Farnham, qui se trouve dans la division de Bedford.

M. NANTEL (texte): Avez-vous son nom?

M. BOIVIN (texte): Je n'ai pas son nom. Je crois qu'il a remplacé un monsieur Portelance.

M. NANTEL (texte): Est-ce un agent d'accise?

M. BOIVIN (texte): Non, je crois que c'est un percepteur de l'accise, parce qu'il y a une manufacture de cigares à Farnham.

M. NANTEL (texte): Nous avons plusieurs employés qui ne sont que temporaires. Je n'ai pas ces renseignements-là à fournir à mon honorable ami en ce moment, j'en prends note et je les lui donnerai plus tard.

Falsification des denrées alimentaires et application de la loi relative aux fertilisants, aux marques frauduleuses et aux pâtures commerciales, $30,000.

M. BOIVIN (texte): Avant que cet item soit adopté, l'honorable ministre peut-il me dire quel est l'inspecteur des denrées alimentaires dans le district de Bedford?

M. NANTEL (texte): Je dois dire que tous les employés du revenu sont inspecteurs en vertu de la loi, mais l'inspecteur en chef de ce district demeure à Montréal. Les officiers du revenu sont chargés, comme je viens de le dire, de voir à l'exécution de cette loi.

M. BOIVIN (texte): L'honorable ministre voudra-t-il me dire quel est le salaire de M. Van Antwerp, qui est officier à la fois des poids et mesures et de l'accise, et me dire en même temps si c'est un employé permanent, ou s'il ne travaille que temporairement?

M. NANTEL (texte): J'en prends note.

M. BOIVIN: Est-ce que les inspecteurs alimentaires demeurent tous dans la ville de Montréal et de là sont envoyés dans tous les coins de la province.

M. NANTEL (texte): Non, la province est partagée en divisions et un certain nombre d'inspecteurs résident dans ces divisions respectives.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre peut-il me dire combien il y a d'inspecteurs des aliments dans la Nouvelle-Ecosse; en me donnant le nombre dans chaque comté, si c'est possible?

M. NANTEL: Je vais me procurer les renseignements pour mon honorable ami.

M. BOIVIN (texte): Combien y a-t-il de divisions et combien d'inspecteurs? L'honorable ministre pourra me donner ces renseignements dans la discussion des crédits supplémentaires.

M. NANTEL (texte): Oui.

M. CHISHOLM (Antigonish): Dois-je comprendre que le ministre fournira les renseignements plus tard? Dans ce cas, je lui demanderai de donner la date de la nomination de chacun de ces inspecteurs des denrées et les noms et les adresses de ceux qui ont été nommés.

Divers—Distributions des documents parlementaires, $1,500.

M. LEMIEUX: Puis-je attirer l'attention du chef du Gouvernement sur une question qui m'a été posée par plusieurs députés? La distribution des documents parlementaires est très bien faite durant la session par l'employé distributeur, mais plusieurs députés aimeraient à recevoir les documents après la clôture de la session. Ils sont allé voir M. Davidson et il leur a dit qu'il distribuerait avec plaisir les documents après la session, mais qu'il ne jouit pas du privilège d'affranchissement après la session. Il me semble que lorsque des députés ont besoin de Livres bleus ou d'autres documents parlementaires, le privilège d'affranchissement devrait être donné au préposé à la distribution, afin que les députés qui demeurent au loin puissent les recevoir après la session. M. Davidson me dit qu'il est obligé de payer les timbres nécessaires pour expédier ces documents. Le ministre des Postes prendra peut-être note de cela?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je ne sais ce qu'entraînerait la demande de mon honorable ami. Je

n'en ai pas entendu parler auparavant, mais la question sera mise à l'étude. S'il s'agit tout simplement d'une question d'affranchissement pour expédier des objets de correspondances, je ne crois pas que cela offre de sérieuses difficultés. Naturellement, il y a eu des temps où il a semblé aux autorités postales qu'on abusait du privilège d'affranchissement et il leur faut nécessairement restreindre le privilège autant que possible. Quoi qu'il en soit, on s'occupera de cette affaire et s'il est possible de donner suite à la proposition de l'honorable député on fera quelque chose dans ce sens.

M. BOIVIN: J'aimerais à dire un mot au sujet de la distribution des Livres bleus durant la session. Durant les sessions précédentes nous avions une salle nommée la " salle des Livres bleus " où les Livres bleus des divers députés étaient déposés et où l'on pouvait les prendre en tout temps, s'en servir dans les chambres des députés ou les envoyer au domicile de ces derniers. On m'informe que le salle des Livres bleus a été abolie et il en résulte que durant la session actuelle, les Livres bleus ont été empilés sur nos pupitres et nos tables dans les diverses chambres, sans savoir d'où ils venaient, ni si nous les avions déjà reçus. Dans certains cas, plusieurs rapports importants ne nous sont pas parvenus tandis que nous avons été encombrés d'autres Livres bleus dont nous n'avions que faire. Je crois que la salle des Livres bleus était très commode pour tous les députés, et je regrette beaucoup qu'on l'ait abolie. Ne serait-il pas possible d'avoir quelque chose dans ce genre l'année prochaine?

M. ROGERS: Le Gouvernement, naturellement, tient beaucoup à ce que tous les députés aient toute facilité de recevoir tout ce qui s'imprime de temps à autre. Si le système est défectueux ou s'il y a des retards inutiles, nous verrons certainement à y remédier.

M. LEMIEUX: Pendant que nous en sommes sur ce sujet, j'en profiterai pour appeler l'attention des ministres de langue française sur un état de choses qui n'est pas nouveau, mais qui ne se répétera plus, je l'espère, puisqu'on vient de nommer dix nouveaux traducteurs. Pour donner une idée du service déplorable que nous avons sous ce rapport, je dirai que nous ne venons que de recevoir la version française du rapport de l'auditeur général, pour l'exercice 1911-1912. Je crois qu'un changement radical va s'opérer, car l'Orateur et l'Orateur suppléant se sont entendus pour nommer de nouveaux traducteurs qui sont tous, me dit-on, très compétents. Ils ont subi des examens et je crois que les nominations seront faites prochainement. J'espère qu'à l'avenir nous aurons la version française des documents officiels dans un délai raisonnable.

M. PELLETIER: C'est une des raisons pour lesquelles l'Orateur et la commission d'économie interne ont décidé de nommer de nouveaux traducteurs, au lieu de faire faire la traduction un peu partout dans le pays, ce qui occasionnait des retards inévitables. Comme vient de le dire l'honorable député de Rouville, je crois que nous pouvons être certains que l'Orateur et l'Orateur suppléant verront à ce que cette traduction soit faite dans des délais raisonnables.

M. PROULX: Ces traducteurs ont-ils été nommés au concours?

M. PELLETIER: Ils ont été nommés par l'Orateur, avec l'assentiment de la commission d'économie interne.

M. PROULX: Il y a eu des examens?

M. PELLETIER: Oui.

M. PROULX: Je crois que l'on n'avait pas fixé de limite d'âge avant les examens. Les candidats furent invités à se rendre à Ottawa pour subir l'examen et après l'examen subi, la commission a fixé une limite d'âge à 40 ans. Je crois savoir aussi que certains candidats, âgés de plus de 40 ans, étaient sortis parmi les dix premiers. Je connais personnellement un candidat qui est sorti cinquième, mais qui n'a pas été nommé parce qu'il était âgé de plus de 40 ans.

M. PELLETIER: Les traducteurs qui ont été nommé ont été présentés par la commission.

M. PROULX: Je me plains de ce que la limite d'âge a été imposée après l'examen et non avant.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami se plaint de la commission, je crois qu'il trouvera beaucoup de gens pour partager son avis.

M. PROULX: Je suis informé que ces nominations ont été faites, non par la commission du service civil, mais par l'Orateur, l'Orateur suppléant et la commission d'économie interne et que se sont eux, et non la commission du service civil, qui ont imposé la limite d'âge.

M. PELLETIER: Ce n'est pas la commission d'économie interne qui a imposé la limite d'âge. C'est elle qui a fait les nominations, mais comme dans tous les autres départements ministériels, elle était tenue d'accepter les candidats présentés par la commission du service civil. Nous avons deux commissaires qui s'entendent quelquefois et qui, d'autres fois, ne s'entendent pas. Quand ils s'entendent, ils envoient la liste des candidats admis aux dé-

partements et les nominations sont faites en vertu d'un décret ministériel. Dans le cas qui nous occupe, les nominations ont été faites par l'Orateur avec l'assentiment de la commission d'économie interne.

M. PROULX: Les candidats à cet examen ont dû payer un honoraire de $8. Cette somme sera-t-elle remise à ceux qui ont passé l'examen, mais qui n'ont pas été nommés parce qu'ils étaient âgés de plus de 40 ans?

M. PELLETIER: Je n'en sais rien, mais je puis m'en informer et le faire savoir à mon honorable ami.

M. SINCLAIR: Avant que le crédit affecté à la distribution des documents officiels soit voté, je conseillerais à l'honorable ministre de réorganiser tout le système de distribution. Je ne demande pas une autre salle de distribution, mais qu'on donne une nouvelle organisation à celle que nous avons déjà. Il arrive souvent qu'un député se présente à la salle de distribution et qu'on lui dise qu'on ne peut pas lui procurer le document qu'il voudrait avoir. Les messagers sont obligés de parcourir les différents bureaux que le Gouvernement possède dans toutes les parties de la ville à la recherche d'un document officiel publié par l'un des département. Le messager revient souvent d'une longue course, sans avoir trouvé le document et quelquefois on nous dit que nous pouvons nous le procurer chez l'imprimeur du roi ou ailleurs. Je ne vois pas de raison pour que la salle de distribution ne soit pas organisée de manière à ce qu'un député puisse obtenir tous les documents dont il a besoin. Je conseillerais au Gouvernement d'étudier la question et d'organiser le service de distribution sur un meilleur pied.

M. ROGERS: Ce que vient de dire l'honorable député est très grave.

Si quelque fonctionnaire à l'emploi du Gouvernement a manqué d'égards envers les députés. . .

M. SINCLAIR: Je ne laisse pas entendre qu'un fonctionnaire quelconque a commis cette faute. Je dis que le service de la distribution ne contient pas tous les documents publiés par l'Etat. Je crois que les préposés à la distribution sont des fonctionnaires qui remplissent parfaitement leur emploi; ils font tout ce qu'il leur est permis de tenter pour trouver les documents dont les députés ont besoin. Mais le système est tel qu'un grand nombre des documents publiés ne sont aucunement sous la haute main du personnel de la distribution.

M. ROGERS: Si l'allégation de mon honorable ami est exacte, la question mérite certainement étude et c'est ce que nous tâcherons de faire dans le but de mettre fin à l'anomalie dont on se plaint, si elle existe. Le bureau dont il parle devrait contenir tous les Livres bleus et tous les autres documents publiés par le Gouvernement. Je prendrai note de la question et je ferai en sorte de mettre tout en l'état désirable.

M. McKENZIE: Je veux adresser une simple requête au leader de la droite. A l'avenir, les députés ne pourraient-ils pas se procurer un plus grand nombre d'exemplaires du hansard? Chaque député en reçoit trois exemplaires, mais, quant à moi, je serais heureux vraiment d'en obtenir un plus grand nombre. Le coût de l'impression de copies supplémentaires ne saurait s'élever à un montant considérable, car je comprends que, lorsque la matière est en forme, l'écart dans le coût entre trois et douze exemplaires est à peine sensible. A mon sens, il est grandement à désirer que les députés reçoivent plus que trois exemplaires du hansard.

M. ROGERS: C'est uniquement au comité des Débats de résoudre cette question. Ainsi que le sait l'honorable député, la coutume a toujours été, depuis un grand nombre d'années, de ne fournir aux membres de la Chambre que trois exemplaires du hansard. D'après ce que je sais, l'expédition des affaires se ferait mieux ici sans hansard.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. ROGERS: Cependant, il peut se faire que je me trompe à ce sujet. J'observe, pourtant, que le fait dont mon honorable ami se plaint est entièrement entre les mains du comité des Débats, et je suis certain que celui-ci tiendra compte des observations de l'honorable député; s'il peut trouver un moyen de remédier à cette anomalie, nous accepterons volontiers cette réforme.

M. MACLEAN (Queen) (I.P.-E.): Je conseillerais au comité des Débats d'examiner la question d'abolir le hansard.

M. CARVELL: Je partage entièrement l'avis de l'honorable représentant de Cap-Breton-nord. Je ne crois pas que le ministre des Travaux publics ait raison de faire preuve de mesquinerie au sujet du nombre d'exemplaires du hansard, du moment que le hansard existe. S'il pouvait se débarrasser entièrement du hansard, l'argument qu'il invoque signifierait quelque chose, mais puisque le hansard existe, je ne vois pas quelle importance il y a à ne distribuer que trois exemplaires au lieu de six. Cette question a été soulevée, à différentes reprises, et je n'ai jamais pu comprendre pourquoi on limiterait le nombre d'exemplaires du hansard. Mais le comité des Débats semble vouloir restreindre le nombre de hansard non revisé fourni à chaque dé-

puté; pour quelle raison? Je l'ignore, à moins que ce ne soit parce que le hansard n'est pas parfait. Cependant, un député devrait assumer la responsabilité de ce qu'il dit en cette Chambre et je ne crois pas qu'on devrait lui permettre de modifier sensiblement ce que le hansard rapporte. A mon sens, le compte rendu est, en général, assez exact et je ne vois pas pourquoi les membres de la Chambre ne pourraient pas avoir un nombre raisonnable d'exemplaires de cette publication, s'ils en avaient besoin pour les distribuer à leurs électeurs. Quant à moi, j'aimerais recevoir plus de trois exemplaires et je crois me faire l'écho du sentiment d'un grand nombre de membres des deux côtés de la Chambre, en parlant ainsi.

M. GRAHAM: Je n'adresse pas le hansard à mes électeurs, mais j'ai été étonné du grand nombre de demandes que je reçois de toutes les parties du Canada de gens qui voulaient se procurer ce document officiel. J'ai probablement dépensé $50, durant cette session, à l'envoi d'exemplaires du hansard.

M. NESBITT: Je voudrais faire observer à l'honorable ministre que, puisqu'il en est à étudier cette question, il devrait s'efforcer de trouver quelque moyen d'empêcher l'impression d'un si grand nombre de documents parlementaires dont aucun député n'a besoin. On les accumule sur les pupitres et les tables, et il m'a semblé qu'il y a là un gaspillage considérable qu'on devrait éviter. Je l'aviserai d'arrêter un moyen de fournir les documents que le peuple, en général, veut se procurer et qui ne sont pas trop volumineux.

M. ROGERS: Mon honorable ami peut facilement comprendre qu'il est très difficile aux fonctionnaires qui ont le soin de questions semblables de décider quels documents sont plus utiles, plus acceptables ou plus désirables que les autres. Il serait presque impossible à ces fonctionnaires de dire qu'on ne devrait imprimer qu'un certain nombre d'exemplaires d'un certain document et qu'un certain nombre d'exemplaires d'un autre document ne devrait pas être imprimés, bien que je suppose que ces fonctionnaires observent une règle dans ces cas-là. Il m'est facile de comprendre que les membres de la Chambre ne se servent pas de certains documents qui s'accumulent et qui sont réellement inutiles. J'ignore si l'on peut remédier à cet inconvénient coûteux, mais c'est un point que pourraient, avec raison, étudier ceux qui sont chargés de cette besogne. On leur signalera ce détail important et l'on pourra faire quelque économie dans le sens indiqué.

M. SINCLAIR: On pourrait simplifier tout cela au moyen d'une formule circulaire de réquisition adressée à chaque député; ce papier retournerait au service de la distribution et il indiquerait les Livres bleus dont tel ou tel député qu'il l'aurait signé aurait besoin. On ne demanderait ainsi au Gouvernement que de fournir qu'une certaine quantité de ces documents. Il y a un grand nombre de Livres bleus dont je n'ai aucunement besoin; ils sont un embarras pour moi et je ne sais où les déposer, tandis qu'il s'en trouve d'autres que j'aime grandement à me procurer en plus grand nombre.

M. STANFIELD: A sa dernière séance, le comité des impressions a étudié cette question; il s'efforce de trouver le moyen de ne faire adresser aux députés que les Livres bleus utiles.

M. SINCLAIR: Je crois que le système pourrait fonctionner ainsi. J'aimerais recevoir quelques copies additionnelles—de certains Livres bleus—et n'en coûterait pas de frais supplémentaires au Gouvernement pour m'accorder ce dont j'aurais besoin. Il est certains Livres bleus qui intéressent les électeurs de mon comté, et il y en a d'autres dont ils ne sauraient que faire. Il me semble qu'on devrait nous fournir l'occasion de faire un choix quelconque.

M. BOIVIN: Je crois qu'on obvierait très facilement à cette difficulté en agrandissant la chambre du service de la distribution, à l'étage supérieur, et si, au lieu de distribuer ces documents aux différents membres de cette Chambre, comme on le fait présentement, que nous ayons ou non besoin de ces documents, ces rapports étaient laissés au bureau des Livres bleus où les membres de cette Chambre pourraient, à la fin de la session, aller chercher les documents dont ils ont besoin. Les fonctionnaires des différents départements constateraient bientôt le nombre de documents requis; ils pourraient agir, en conséquence, dans l'avenir, ce qui épargnerait de l'argent au pays. Cela serait, et de beaucoup, plus satisfiasant, car il y a un grand nombre de Livres bleus que beaucoup de députés ne consultent jamais, alors qu'il s'en trouve d'autres dont ils voudraient avoir un plus grand nombre d'exemplaires que celui fixé.

M. ROGERS: Cette règle pourrait convenir à certains honorables députés, mais, prenons, par exemple, l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham), va-t-on laisser entendre qu'il prendra la peine de y chercher un Livre bleu.

M. BOIVIN: Il n'est pas nécessaire de se déranger: tout ce dont nous avons besoin, c'est de sonner un messager.

M. ROGERS: Toutefois, le conseil pourrait être avantageux.

Archives publiques—Crédit préalablement voté sous la rubrique "Arts, agriculture et statistiques", $35,000.

M. LEMIEUX: Je voudrais demander à l'honorable directeur général des Postes (M. Pelletier) si le Gouvernement a étudié la question de nommer un successeur à feu M. Roy qui, durant un si grand nombre d'années, a rempli la fonction d'archiviste dans ce bureau, l'un des hommes de lettres les plus distingués que le Canada a produit et qui est décédé, il y a quelques semaines.

L'autre jour, alors que j'assistais à la réunion de la Société royale, on a discuté la question du successeur de M. Roy. Je comprends que le comité des archives a l'habitude de recommander quelqu'un, dans les circonstances semblables. J'espère que le successeur de M. Roy sera choisi à cause de ses aptitudes et non pas en considération de ses attaches de parti. Je rappellerai à mon honorable ami que M. Roy a été nommé par un gouvernement libéral, parce qu'il possédait à un haut degré les aptitudes requises pour remplir cette fonction très importante. Je sais que s'il se trouve dans les rangs du parti conservateur quelqu'un qui possède les connaissances réclamées, il devra de droit être nommé à cet emploi, mais le Gouvernement devrait trouver l'homme le plus compétent et le choisir entre tous les autres. Il importe grandement que le successeur de M. Roy soit un homme d'une compétence reconnue. On peut lui trouver un successeur, mais jamais de remplaçant.

M. PELLETIER: Bien que je n'ai pas qualité pour parler sur cette question qui relève du secrétaire d'Etat, je reconnais l'absolue exactitude de ce que vient de dire l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). Feu le regretté M. Roy avait été conservateur, mais il fut nommé à cause de sa compétence reconnue. Aujourd'hui que cet homme est disparu, je puis assurer mon honorable ami que la nomination de son successeur se fera suivant la même donnée et pour la même fin. Sans faire connaître de noms, en ce moment, je puis dire qu'un homme qui a été hautement recommandé par un très grand nombre de citoyens des plus influents et qui ne sont pas mêlés à la politique sera tout probablement choisi.

M. OLIVER: Le montant du crédit destiné aux archives dépasse-t-il celui demandé, l'an dernier?

M. ROGERS: Je comprends d'après le renseignement qui me fournit le fonctionnaire préposé à ce service, que le montant est le même que celui de l'an dernier.

Traitements et dépenses de l'agence de Paris, $13,000.

M. LEMIEUX (texte): Monsieur le président, je constate avec plaisir que le traitement de notre représentant à Paris est augmenté. L'honorable M. Roy, je suis heureux de lui rendre ce témoignage, fait honneur au Canada. Paris, il ne faut pas l'oublier, est le premier salon de l'Europe. Mais, monsieur le président, bien que j'approuve l'augmentation de traitement de l'honorable M. Roy, je regrette que la veuve de notre ancien commissaire, feu M. Hector Fabre, soit restée dans un état voisin de la gêne.

M. Fabre fut l'un des hommes éminents de notre race. Sa plume si alerte et si fine s'est longtemps exercée au service du Canada.

Comme homme de lettres, il appartenait certainement à l'élite.

Il avait aussi la main largement ouverte chaque fois qu'un malheureux compatriote venait frapper à sa porte.

Cœur compatissant, il ne pouvait s'habituer à voir souffrir les autres.

J'ai recueilli une foule de témoignages que je pourrais lire à la Chambre, lesquels démontrent que le regretté M. Fabre donnait sans compter pour rapatrier, par exemple, les Canadiens échoués en France.

Son banquier donne à ce sujet des détails fort touchants.

Bref, avec un maigre salaire, et des libéralités par trop excessives, cet homme de bien a laissé sa veuve, sinon dans la gêne du moins dans un état qui ne convient pas à sa position.

Je demande au Gouvernement de se rappeler les services rendus au pays par le regretté M. Fabre à une époque où il lui fallut, pour ainsi dire, révéler le Canada à son ancienne mère patrie. Par la parole, par la plume, instruments merveilleux entre ses mains, M. Fabre a tracé un sillon que ses successeurs seront trop heureux de suivre.

Il semblerait que le Gouvernement se ferait honneur à lui-même en donnant à la veuve de notre ancien commissaire, soit une pension viagère, soit une pension suffisante pour permettre de vivre suivant sa condition.

Personnellement, j'appuierai tout crédit à cette fin.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes) (texte): Les remarques que l'honorable député de Rouville vient de faire sont très appropriées. J'ai eu l'occasion l'année dernière de visiter Paris, et de me rendre compte de ce qui se passe à notre agence en France. M. Roy, qui est notre représentant, fait honneur à la position. Il a été nommé par l'ancien Gouvernement. Nous avons considéré qu'il remplissait tel-

lement bien son devoir, qu'il faisait tellement honneur à la position, que nous avons cru devoir lui créer une position spéciale et meilleure que celle que l'ancien Gouvernement lui avait donné, vu qu'il avait administré les affaires de l'agence d'une manière à peu près parfaite. On pense et dit beaucoup de bien de lui à Paris.

De plus, nous avons considéré que la province de Québec, ou n'importe quelle autre province de la Confédération, pouvait avoir, si elle le jugeait à propos, son représentant à Paris ou ailleurs. Mais nous avons voulu que M. Roy devînt le représentant exclusif du Canada. Nous sommes venus à la conclusion que le représentant du Canada à Paris ne devait pas occuper d'autre position que celle de représentant du Canada tout entier.

La position de notre représentant à Paris est tout à fait spéciale. Il y a un grand nombre de Canadiens français dans notre pays dont les ancêtres sont venus de France, et qui tiennent en conséquence à avoir, pour nous représenter dans la capitale de la France, un homme qui nous fasse honneur et qui occupe la position importante que nous avons faite à M. Roy.

J'ai demandé que notre représentant à Paris occupât une position plus considérable que celle d'un agent de commerce. Le premier ministre et mes collègues ont partagé mon sentiment dans ces vues, et nous avons en conséquence nommé M. Roy comme un représentant spécial et relevant du premier ministre en sa qualité de secrétaire des affaires étrangères. Nous payons à M. Roy un salaire convenable qui lui permettra de continuer à faire honneur à sa position, et il s'en acquitte très bien du reste.

Je suis heureux du concours que l'honorable député de Rouville nous donne à ce sujet.

Ceci m'amène à parler de la seconde question traitée par l'honorable député de Rouville. M. Fabre avait un salaire de misère. Il dépensait une partie de ce maigre salaire à faire du bien comme son grand cœur le lui suggérait. M. Fabre était un citoyen distingué, un littérateur de mérite et il a fait honneur à notre pays làbas pendant tout le temps qu'il a représenté notre pays. M. Fabre n'avait rien à lui; sa bourse était toujours ouverte pour venir en aide à quiconque s'adressait à sa bonté et sa générosité. Aussi, n'a-t-il pas laissé de fortune derrière lui, et madame Fabre, pour laquelle j'ai la plus grande estime et une sincère amitié, m'a écrit plusieurs fois pour demander que nous fassions quelque chose pour reconnaître ce que M. Fabre a fait pour son pays.

Malheureusement nous avons eu, depuis que nous sommes arrivés au pouvoir, tellement de demandes que nous avons été obligés, vu le peu de temps à notre disposition, de mettre de côté pour le moment l'étude de plusieurs de ces questions.

Je regrette d'avoir à dire que la réclamation de madame Fabre est de ce nombre. Nous ne l'avons pas refusée, mais nous en avons différé l'étude et nous les examinerons probablement toutes ensemble.

L'honorable député de Rouville vient de dire des choses qui sont vraies, et ses remarques sont de nature à aider à amener le résultat qu'il désire.

Je prends beaucoup d'intérêt au règlement de cette question, et parlant pour moi-même, je puis dire que j'approuve en grande partie ce qu'a dit l'honorable député de Rouville.

Allocations pour la commmission des champs de bataille nationaux, $125,000.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami le ministre des Postes voudra-t-il me donner quelques détails au sujet de cet item?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Ceci relève du ministère de mon honorable ami le ministre des Finance. Comme je m'y intéresse un peu, je puis en dire quelque chose à mon honorable ami, mais je ne prétends pas être très exact, car ce que j'en sais, je l'ai appris au court voyage que je fais de temps à autres à cet endroit? La commission des champs de bataille nationaux continue son travail sous la présidence de sir George Garneau. C'est absolument la même commission. Elle soumet des plans à l'approbation du Gouverneur en conseil puis on lui permet de continuer le travail à sa discrétion.

M. LEMIEUX: Comment le travail avance-t-il à Québec?

M. PELLETIER: On en a fait beaucoup l'année dernière.

M. LEMIEUX: On a ouvert de nouvelles avenues?

M. PELLETIER: Oui. On est rendu au monument. Il y a un espace qu'on n'a pas touché afin de n'en fermer l'accès au public ni d'un côté ni de l'autre.

M. LEMIEUX: Si je comprends bien on a autorisé l'expropriation d'une lisière afin de relier les champs de bataille à Sainte-Foye. Est-ce que cela a été fait?

M. PELLETIER: Cela a été fait et de très belles avenues seront ouvertes; elles sont maintenant assez avancées. Lorsque les travaux seront terminés, ce sera l'une des beautés de la belle ville de Québec.

M. LEMIEUX: Je me rappelle avoir vu les plans plusieurs fois dans le bureau de sir George Garneau. Il y a cependant là quelque chose qui choque horriblement la vue, et j'espère que mon honorable ami de Québec aidera à le faire disparaître. La

manufacture québecoise du fusil Ross avec cette cuve sur le sommet de l'une des tours marines est une horreur. J'espère que la commission trouvera moyen, sinon par expropriation, du moins par arrangement avec la manufacture du fusil Ross, de faire disparaître ce repoussoir le plus tôt possible.

M. PELLETIER: Je crois que sir George Garneau songe à faire quelque chose à ce sujet.

Douanes, appointements, divers, etc., $3,830,000.

M. GRAHAM: Ceci est un item des Douanes?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Mon honorable ami dit que c'est le seul item qui reste du ministère des Douanes et qui soit susceptible de discussion. Vu que nous avons interverti l'ordre et que toute discussion que les honorables membres de la gauche désireront soulever sera ouverte la semaine prochaine, peu importe que cet item soit adopté ou non. C'est seulement pour faciliter la besogne que nous désirons le faire adopter.

M. BUCHANAN: Je voudrais faire bien comprendre au Gouvernement une affaire concernant la ville de Medicine-Hat. J'ai attiré là-dessus l'attention du ministre des Douanes lors d'une entrevue que j'ai eue avec lui au commencement de la session. J'ignore s'il a ou non changé d'idée à ce sujet. La ville de Medicine-Hat est actuellement une succursale du bureau de Calgary. Medicine-Hat est maintenant une ville de 14,000 habitants. C'est un centre industriel très important où les opérations de la douane sont très considérables, et il semble aux citoyens que leur ville devrait avoir un bureau indépendant. Je crois que les membres du Gouvernement, principalement le ministre des Travaux publics qui connaît Medicine-Hat, croient que Medicine-Hat devrait avoir un bureau. La ville est ambitieuse et elle veut avoir tous les avantages d'une ville croissant rapidement.

Je voudrais aussi insister auprès du Gouvernement sur l'importance de deux autres endroits dans ma circonscription; la ville de Gleichen et la ville de Taber, qui ont, l'une et l'autre, m'a-t-on dit, demandé au Gouvernement d'être créées succursale des douanes. Gleichen étant succursale de Calgary, et Taber succursale de Lethbridge: Elles sont situées dans les régions bien colonisées, où il y a un commerce considérable et beaucoup d'affaires de douanes.

M. ROGERS: Je regrette que le ministre des Douanes ne soit pas à son siège dans le moment. Mais, en ce qui concerne Gleinchen et Taber, je connais ces deux endroits. Ce sont des villes prospères et grandissantes. Elles mériteront certainement, dans tous les cas, que la réclamation faite par mon honorable ami soit mise à l'étude. En ce qui concerne Medicine-Hat, je suis entièrement d'accord avec l'honorable député lorsqu'il dit que l'on devait y créer un bureau de douane. C'est l'une des villes les plus importantes de l'Ouest, et elle grandit aussi rapidement qu'une ville de sa taille peut grandir. J'attirerai l'attention du ministre des Douanes sur cette proposition et j'ajouterai qu'à mon avis Medicine-Hat aurait droit à un bureau de douane.

M. McKENZIE: Je n'ai pas remarqué l'adoption de l'item relatif à la ligne de télégraphie dans la Nouvelle-Ecosse. Peut-être me sera-t-il permis de dire que l'on m'informe que l'on a fait des changements ou que l'on se propose d'en faire pour substituer le téléphone au télégraphe sur certaine de ces lignes. Le ministre peut-il me renseigner sur ce point?

M. ROGERS: Je ne connais pas les lignes dont parle l'honorable député; je dois cependant dire que je suis de ceux qui aimeraient à voir substituer le téléphone au télégraphe. J'ai demandé au personnel du ministère de faire à ce sujet un rapport des endroits où l'on pourrait faire cette substitution. On est à rédiger ce rapport; il y sera sans doute tenu compte des lignes auxquelles mon honorable ami fait allusion.

M. McKENZIE: Je veux parler des différentes lignes du Cap-Breton. Elles sont fort utiles, mais je crois qu'en certains cas le téléphone vaudrait mieux.

M. ROGERS: Je ne saurais donner de réponse précise avant que les fonctionnaires aient fait leur rapport. Tout ce que je puis dire, c'est que je ne manquerait certainement pas de favoriser l'emploi du téléphone partout où il est possible de s'en servir dans des conditions raisonnables. Nous prenons nos mesures pour répondre aux besoins du public et donner un service satisfaisant, nous réservant le droit de substituer le téléphone au télégraphe là où il sera possible de le faire.

M. McKENZIE: Le ministre se fait-il ouvrir un crédit en prévision du changement?

M. ROGERS: Le crédit général est à notre disposition, et le changement n'occasionnera que bien peu de frais.

Administration centrale—Secrétariat d'Etat —Traitements, $67,062.50.

M. GRAHAM: Le secrétaire d'Etat (M. Goderre) est-il ici?

M. ROGERS: Je comptais sur sa présence. Mon honorable ami remarquera

qu'il n'y a d'autre changement qu'une augmentation de $300 pour les traitements et une autre de $500, pour le chef de la dépense casuelle; ce léger surcroît de dépense est motivé par l'importance toujours grandissante du ministère.

M. McKENZIE: L'Imprimerie nationale, si je ne me trompe, relève du secrétariat d'Etat. Le leader de la droite ne pourrait-il pas me renseigner sur certain point que l'on m'a signalé? On m'a dit, je suis peut-être mal informé, que des jeunes filles sont employées à l'Imprimerie nationale, qui reçoivent $3 par semaine. Dans une ville comme Ottawa, un tel salaire ne permet pas de vivre dans des conditions convenables. Le ministre pourrait-il nous dire quels appointements on paie à ce personnel et dans quelle proportion on les augmente?

M. FRIPP: Je me crois en mesure de renseigner l'honorable député au sujet de l'Imprimerie nationale. A venir jusqu'à présent, les jeunes filles débutaient à $3 par semaine, des augmentations successives devant par la suite porter leurs appointements au maximum de $8 par semaine. L'été dernier, le chef actuel du secrétariat d'Etat augmentait leurs appointements de 10 pour 100, et hier je lui présentais une députation du personnel féminin, et je crois qu'il lui promit une nouvelle augmentation.

M. GRAHAM: Il lui faudra faire inscrire un crédit au budget.

M. ROGERS: Au budget supplémentaire, sans doute.

M. McKENZIE: Je prétends qu'on ne saurait exiger qu'une jeune fille ou un jeune homme travaille six jours par semaine moyennant une rémunération de $3. Plus que tout autre le Gouvernement devrait s'abstenir de ne payer que le maigre salaire de $3 ou $3.50 par semaine à certains de ses employés. La nation est assez puissante, elle est assez riche pour rémunérer de façon convenable et suffisante les services de ses bons serviteurs. On devrait se garder d'employer des gens qui ne méritent pas un meilleur salaire que cela. J'ose espérer que le Gouvernement va s'enquérir immédiatement du salaire qu'il faut payer à une jeune fille pour lui permettre de vivre dans des conditions convenables, et qu'il paiera ce salaire au personnel du sexe, sinon, il devra laisser les jeunes filles aller recevoir ailleurs une rémunération digne de leurs services.

M. ROGERS: Je partage entièrement l'avis de l'honorable député. L'inconvénient qu'il semble y avoir, c'est que les autres imprimeries d'Ottawa paient les mêmes salaires et que le ministère a fait comme elles. La rémunération, j'en conviens, est très modeste et il y aurait lieu de mettre la question à l'étude; mais la même question se posa à l'égard du personnel en général. Tout employé, homme ou femme, ne reçoit pour commencer que $500 par année. On ne saurait, à mon avis, obtenir les services d'un bon employé à ce prix-là. Voilà pourquoi je considère qu'il y aurait lieu de mettre cette question à l'étude en même temps que celle de l'échelle des appointements du personnel administratif.

M. OLIVER: La différence qu'il y a entre l'employé à cinq cents dollars d'appointements et la jeune fille à trois dollars par semaine, c'est que dans le cas de l'appointé il s'agit de services efficaces, tandis que pour la jeune fille il s'agit tout au plus d'un gagne-pain. Je considère que le Gouvernement ferait très bien de fixer un minimum d'appointements pour les titulaires des emplois inférieurs, car ils ne sont pas en mesure de se syndiquer pour se protéger, chose que peuvent faire les employés mieux rémunérés; aussi devraient-ils jouir de toute la protection que l'Etat est capable de leur accorder.

M. ROGERS: A en juger par ce que l'honorable député d'Ottawa (M. Fripp) a dit, des augmentations ont été faites tout dernièrement relativement aux appointements, et quand mon honorable ami, le secrétaire d'Etat sera ici, nous aurons un état détaillé des augmentations qui ont été faites.

Ministère de l'Intérieur—Appointements, $1,018,993.77.

M. CROTHERS: Les honorables députés ont remarqué que l'augmentation dans ce cas-ci est de $43,757.50. Les appointements des emplois qui suivent, deux dans 1 A, sept dans 1 B, 8 dans 2 A, cinquante dans 3 A, douze dans 3 B, et douze trieurs, et ainsi de suite, s'élèvent à $90,100. Diminutions: cinquante emplois, s'élevant à $40,000, et douze emplois s'élevant à $10,200 ont été annulés. Les diminutions effectuées par le remplissage des vacances occasionnées par la mort et ainsi de suite, où des nominations ont été faites à un traitement plus bas que le maximum s'élèvent à $15,680, diminution totale de $74,880. Les augmentations ont été de $118,637 ce qui laisse une balance de $43,757.50. Les dépenses casuelles ne sont pas augmentées du tout.

M. OLIVER: Je remarque que dans la troisième division A il y a une grosse augmentation, et dans la troisième division B une grosse diminution. Cela est-il causé par les transferts de B à A?

M. CROTHERS: Oui.

M. GRAHAM: Le ministre suppléant pourrait-il nous donner des renseignements

quant à la santé du ministre de l'Intérieur.

M. CROTHERS: Je suis très heureux d'être en état de dire à mon honorable ami que nous avons des nouvelles de lui souvent, et que sa santé s'améliore d'une façon très satisfaisante dans le pays d'outre-mer.

Immigration—Appointements des agents et employés au Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, $485,000.

M. OLIVER: Qu'est-ce qui explique cette augmentation?

M. CROTHERS: Elle est causée presque entièrement par l'accroissement de l'immigration. L'immigration est beaucoup plus forte cette année qu'elle l'a jamais été; je crois que l'augmentation pour le mois d'avril a été de 16 p. 100 plus forte qu'elle n'était l'année dernière.

M. OLIVER: Cette augmentation est-elle dans le nombre des employés, ou dans les appointements servis?

M. CROTHERS: Les deux.

M. OLIVER: Où sont localisés les nouveaux employés?

M. CROTHERS: Surtout à l'inspection des frontières et aux ports de mer.

M. OLIVER: C'est du côté de la restriction plutôt que de celui de l'attraction.

M. CROTHERS: Le nombre des employés réguliers de l'immigration au Canada en dehors du personnel de l'inspection des frontières est de 225, $209,473. Inspection des frontières, 115; douaniers faisant du travail d'inspection de l'immigration, 89; appointements collectifs de ces deux classes, $123,000.

M. OLIVER: L'honorable ministre a-t-il ouvert de nouvelles agences pour attirer l'immigration?

M. CROTHERS: Il y a de nouveaux bureaux aux Etats-Unis.

M. OLIVER: Où sont-ils?

M. CROTHERS: Je crois qu'il y en a un à Philadelphie; je me rappelle que j'ai envoyé un homme à cet endroit il y a quelque temps. Il y a beaucoup d'immigrants qui nous viennent de là; nous n'avions pas de bureau dans cette ville, et il a été dit qu'il serait de l'intérêt de l'immigration d'avoir quelqu'un sur place.

M. OLIVER: L'honorable ministre peut-il nous donner une liste des nouveaux bureaux qui ont été ouverts et de ceux qui ont été fermés?

M. CROTHERS: Il n'a pas été fermé de bureaux.

M. OLIVER: Le bureau de Philadelphie est-il le seul nouveau bureau.

M. CROTHERS: Un bureau a récemment été ouvert à Harrisburg, Pennsylvanie.

M. OLIVER: Y en a-t-il d'autres dans les états de l'Ouest?

M. CROTHERS: Le même nombre cette année que l'année dernière.

M. OLIVER: Y a-t-il eu de nouveaux bureaux ouverts en Angleterre?

M. CROTHERS: Il y a en Angleterre le même nombre de bureaux que l'année dernière.

Dépenses casuelles aux agences du Canada, de la Grande-Bretagne et dans les pays étrangers—et frais généraux de l'immigration, $1,000,000.

M. SUTHERLAND: Quelle attention donne-t-on aux besoins de l'Ontario dans la propagande qui a été faite aux Etats-Unis relativement à l'immigration?

Je vois par le rapport de l'auditeur général que l'année dernière il y a eu beaucoup plus d'un demi-million de dollars de dépensé pour promouvoir l'immigration au Canada, et qu'il a été dépensé un quart de million dans la Grande-Bretagne. Donne-t-on de l'attention eux terres inoccupées de l'Ontario dans les annonces qui se font aux Etats-Unis. Fait-on quelque effort pour coloniser les terres de l'Ontario ou l'effort se trouve-t-il surtout à l'Ouest du Canada?

M. CROTHERS: On me dit qu'il y a une brochure spéciale qui est publiée par le ministère et distribuée par tous les Etats-Unis et en Angleterre, qui traite de l'Ontario seul.

M. SUTHERLAND: Mais règle générale les agents s'efforcent de diriger l'immigration vers l'Ouest.

M. CROTHERS: On me dit que la province d'Ontario reçoit à peu près un tiers de l'immigration totale.

M. SUTHERLAND: J'ai lu dans les journaux qu'environ 100,000 immigrants s'étaient établis dans l'Ontario l'année dernière. Je crois que le Gouvernement a 86 agents nommés dans l'Ontario pour diriger les immigrants à leur arrivée, et d'après un rapport soumis à la Chambre 1,356 immigrants seulement auraient été placés dans l'Ontario par ces 86 agents. Il y a certainement une erreur dans les chiffres publiés dans les journaux lorsque le rapport officiel ne donne que 1,356 immigrants placés durant l'année dernière. Il ne sert à rien de parler, il doit y avoir un vice radical dans la méthode de diriger et de placer les immigrants dans l'On-

tario. Depuis des années, le département de l'immigration consacre toute son énergie à envoyer les immigrants dans l'Ouest. Pour la même raison l'Ontario n'a pas été traitée comme elle le devrait par l'ancien gouvernement et je regrette de voir que le présent Gouvernement continue la même politique et qu'aucune réforme n'a été faite. Aujourd'hui au lieu d'essayer à rendre justice à cette province, le Gouvernement fédéral se repose sur le gouvernement provincial, et sur les différents comtés qui forment des associations dans le but d'amener des immigrants dans leurs comtés et d'en prendre soin. Vu les sommes énormes qui sont dépensées pour l'immigration, on devrait apporter quelques réformes. Je crois que dans mon propre comté les chambres de commerce se sont réunies et ont formé une association avec cet objet en vue. On a fait la même chose dans Middlesex, Norfolk, Lambton et dans beaucoup d'autres comtés, parce que l'on considère que les méthodes en vogue dans la province sont une véritable farce. Personne ne songe à s'adresser au ministère de l'Intérieur pour obtenir la main-d'œuvre dont on a besoin pour les travaux des champs. Pourquoi ne traite-t-on pas l'Ontario, comme on traite l'Ouest. Je vois dans le rapport de M. J. Brice Walker, de Winnipeg, que le Gouvernement fédéral a dans cette ville un bureau où sont enregistrées les demandes des cultivateurs de l'Ouest qui ont besoin de main-d'œuvre agricole, et l'on s'efforce de leur en fournir autant que possible.

On a rien de semblable dans l'Ontario, qui, tous les ans, voit partir ses gens pour l'Ouest. Longtemps avant même que le temps de la récolte soit arrivé, de grandes excursions sont organisées dans chaque ville et village d'Ontario et on offre aux travailleurs de la province de grands avantages pour les engager à aller dans l'Ouest y faire les récoltes. Les compagnies de chemins de fer font là une chose qu'on ne devrait pas, je crois, leur permettre. Elles transportent les voyageurs pour la somme de dix dollars entre n'importe quel village ou ville d'Ontario et n'importe quel endroit dans l'Ouest, mais cela à l'époque de la récolte seulement. Il serait très important et très urgent que le département s'occupât un peu des besoins des cultivateurs d'Ontario. Le Gouvernement a plusieurs agents dans l'Ontario, mais pas un seul bureau où les cultivateurs qui ont besoin d'ouvriers de ferme peuvent faire leur demande. Il y a quatre-vingt-quatre agents cette année et il y en avait quatre-vingt-six l'année dernière. On les appelle agents, mais ils ne reçoivent pas de traitement. Ils reçoivent une commission, pour chaque immigrant qu'ils réussissent à placer sur une ferme. Tout le travail et tout l'argent que l'on dépense est en dehors de cela. On accorde une misérable commission de deux dollars—c'est peut-être cinq—je ne suis pas certain...

M. NESBITT: Deux dollars.

M. SUTHERLAND...pour se mettre en communication avec un agent de compagnie de navigation en Angleterre et placer un immigrant sur une ferme dans l'Ontario. Très peu d'agents réussissent, et l'Ontario est négligée. Vous offrez une petite commission de deux dollars à un agent qui réussit à engager un immigrant à s'établir dans l'Ontario, mais il y a un très grand nombre de comtés d'Ontario où ces agents du département de l'Intérieur n'ont pas réussi à placer un seul immigrant, pendant toute l'année dernière, et au lieu de s'améliorer, les choses vont de pis en pis. On devrait adopter un meilleur système dans cette province, qui a contribué si grandement à développer le Canada, et ne refuse pas de payer sa part de dépenses dans ce but. Nous demandons donc d'être traités comme le sont les autres provinces, ce que l'on nous refuse aujourd'hui, et je prétends que, le système actuel est un passe-droit à notre égard, que les agents des Provinces maritimes et de la province de Québec ont la permission d'aller au port de débarquement des immigrants engager des ouvriers et les placer dans ces provinces.

Jusqu'à l'année dernière on a refusé ce privilège à la province de l'Ontario. On a dit au fonctionnaire enregistrateur britannique qu'il ne pourrait pas recevoir la commission ou le bonus de cinq dollars sur aucun des immigrants qu'il enverrait à Toronto par l'intermédiaire de l'instrumentalité du gouvernement provincial. Le Gouvernement actuel a porté remède à cet état de choses. Je vais même plus loin que cela, et je dis que l'on devrait établir dans l'Ontario un système analogue à celui qui existe dans l'ouest du Canada. A Winnipeg, ainsi que je l'ai dit, il y a un bureau où sont reçues les demandes pour ouvriers des fermes et où l'on fait des efforts pour obtenir des ouvriers. J'ai ici le rapport de M. J. Bruce Walker, commissaire de l'immigration, et je vais lire ce qu'il dit à ce sujet:

> Le ministère, ainsi que vous la savez, ne s'occupe pas du tout de trouver de l'emploi pour l'ouvrier qui a de l'entraînement, mais pour le journalier sans habileté qui désire de l'emploi aux travaux agricoles, aussi bien qu'à la construction des chemins de fer, l'officier du travail de ce bureau prend des arrangements pour l'obtention immédiate d'emploi. Au cours de l'année dernière, les demandes pour ouvriers ayant de l'entraînement ont atteint le chiffre de 17,716, tandis que nous n'avons pu placer que 11,189 personnes.

Dans ce bureau seul, 11,189 personnes ont été placées, tandis que dans toute la province de l'Ontario il n'y en a eu que 1,356 de placées par les quatre-vingt-six agents de cette province. Il n'y a jamais eu dans l'Ontario de cherté du travail des femmes comme il en existe à l'heure qui l'est. Au cours du débat sur la marine, l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), a dit qu'il y avait à Calgary seul assez d'hommes sans emploi pour monter une marine, mais je puis lui dire qu'il ne saurait trouver d'hommes sans emploi dans l'Ontario. Il est aussi difficile aujourd'hui d'obtenir des ouvriers des fermes dans l'Ontario, en hiver, que dans n'importe quelle autre saison de l'année. Il y a des milliers d'acres de la meilleure terre de cette province qui aujourd'hui ne produisent virtuellement rien à cause du manque d'ouvriers.

L'Ontario a été négligé sous ce rapport par le passé, et je soutiens qu'il est absolument nécessaire que le Gouvernement s'intéresse à ce que justice soit faite à ma province sous ce rapport. D'année en année nous augmentons le crédit pour cette fin, l'an dernier une somme de plus d'un demi-million de dollars a été dépensée aux Etats-Unis, et il apparaîtrait par le budget supplémentaire que le Gouvernement est sur le point de grandement augmenter les agences de la Grande-Bretagne. Mais, jusqu'à présent, on n'a pas entendu dire que rien ait été fait pour faire face aux besoins de l'Ontario. Habituellement il n'y a que peu de temps que le Gouvernement conservateur est au pouvoir, et il y a eu dans l'intervalle un changement dans le chef du ministère de l'Intérieur. Le ministre actuel a malheureusement été malade, et n'a pas pu consacrer de l'attention à cette question; et le ministère de l'Intérieur est administré par le ministre du Travail qui a beaucoup de travail à faire dans son propre ministère. Je crois que si justice doit être rendue à l'Ontario, il va falloir séparer la division de l'immigration du ministère de l'Intérieur. Nous avons eu un député de l'ouest du Canada à la tête du ministère de l'Intérieur pendant un grand nombre d'années, et peut-être il n'est que juste et convenable qu'il en soit ainsi; mais, à mon avis, la division de l'immigration devrait être entièrement séparée du ministère de l'Intérieur, et un ministre devrait en être chargé et voir à ce que justice égale soit rendue a chaque province et que les besoins des diverses parties du pays soient soignés. Si cela était, on ne verrait pas l'état de choses dont a parlé l'honorable député de Red-Deer qui nous a dit qu'à Calgary seul il y a assez d'hommes sans emploi pour monter toute une marine.

M. BRADBURY: Il faisait de la fantaisie.

M. SUTHERLAND: Il a fait l'assertion dans tous les cas; et nous savons de fait que dans certaines saisons il y a dans les villes de l'ouest du Canada beaucoup d'hommes sans emploi. Nous savons aussi, d'après le rapport de M. J. Bruce Walker, que l'on a placé 11,189 immigrants de ce bureau seul, et nous savons que tous les 86 agents n'ont réussi à placer que 1,356 hommes dans l'Ontario. Voici une question qui exige l'attention immédiate du Gouvernement. Je pourrais aussi parler du fait que, dans un grand nombre des meilleurs comtés de l'Ontario, pas un seul homme n'a été placé, et que dans quelques-uns de ces comtés, les rapports du recensement indiquent que la population a diminué plus rapidement que dans d'autres. Par exemple, dans Dufferin, Waterloo, Essex et Perth pas un seul homme n'a été placé par le Gouvernement fédéral; dans Elgin, 10 hommes ont été placés; dans Huron, treize; et dans Lambton, quatre-vingt-huit agents n'ont pas placé un seul immigrant; huit en ont placé un chacun. Le conseil de comté de Lambton s'est organisé et a organisé et inauguré une propagande dans les vieux pays pour fournir aux comtés de la main-d'œuvre, d'une manière absolument indépendante du service de l'immigration du gouvernement. Le fait que ces comtés ont résolu de s'en rapporter à leurs propres ressources, est un exemple de l'injustice qui a été commise, non seulement à ces comtés, mais à presque tous les comtés de la province de l'Ontario.

M. McKENZIE: J'ai écouté le discours de l'honorable député (M. Sutherland) avec beaucoup d'intérêt, et je dois lui demander une faveur. L'an dernier il a déposé des chiffres pour démontrer la diminution de la population rurale dans plusieurs comtés importants de l'Ontario. Si l'honorable député a ces chiffres en sa possession, je lui serai bien obligé s'il veut les faire consigner aux Débats, ils indiquent la manière dont les villes augmentaient et dont la population rurale diminue.

M. SUTHERLAND: Je regrette de n'avoir pas les chiffres sous la main, mais il est aisé de les trouver dans les états du recensement. Dans les régions les plus anciennement peuplées de la province d'Ontario, la population s'est amoindrie depuis dix ans d'environ 140,000 âmes. Je regrette d'avoir à dire que le Gouvernement ne se force guère de peupler le nord d'Ontario. Dans les brochures que l'on publie et que l'on fait largement circuler en Angleterre et aux Etats-Unis, il est beaucoup parlé de l'Ouest canadien, mais jamais de l'Ontario septentrional, et beaucoup ne savent pas que nous y avons des millions et des millions d'acres de la meilleure terre qui se puisse trouver au monde et auxquelles la charrue

n'a pas encore touché. On devrait raisonnablement s'efforcer d'engager les colons à s'établir sur ces terres. On dira peut-être que les terres de l'Ouest appartiennent au Gouvernement fédéral, pendant que la province d'Ontario a la haute main sur celles qui sont dans ses limites. Mais il n'y a pas là un motif suffisant de faire des distinctions poussées à ce point. On devrait, il me semble, agir avec une parfaite impartialité envers toutes les provinces. C'est là une autre raison pour laquelle je crois que la direction de l'immigration devrait être absolument séparée du ministère de l'Intérieur.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Après les assertions que vient de faire mon honorable ami (M. Sutherland), et de la justesse desquelles je n'ai pas le moindre doute, je soumettrai à la Chambre certains chiffres touchant l'immigration dans la province d'Ontario et les autres provinces. Pour huit émigrés venus au Canada en 1900-1901, la province d'Ontario a eu à peu près un, et quatre en 1905-1906. La dernière année pour laquelle des relevés existent, c'est-à-dire 1912-1913, fournit les indications suivantes quant aux immigrants:

Provinces maritimes	19,806
Ontario	122,798
Québec	64,000
Manitoba	43,813
Saskatchewan	45,147
Alberta	48,073
Colombie-Anglaise	57,960
Total	402,632

Encore qu'il puisse n'y avoir pas eu un bien grand nombre d'immigrés à s'établir sur les terres de tel ou tel comté, il semble que la province d'Ontario ait obtenu l'année dernière une part raisonnable d'immigration, à savoir 122,798 sur 402,452.

M. FRIPP: Ils peuvent n'être pas restés dans la province.

M. OLIVER: L'immigration est un sujet assez important pour occuper l'attention de tous ceux qui s'intéressent au bien-être du Canada. M'attachant à ce que disait tantôt mon honorable ami d'Oxford-sud (M. Sutherland), qui se plaint que l'immigration gagne l'Ouest plutôt que la province d'Ontario, je dirai que, d'après les états relatifs aux homesteads, il y a eu, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1913, 10,000 concessions de moins que pendant l'exercice écoulé le 31 mars 1911; de sorte que, si l'immigration s'est portée vers l'Ouest, ce ne sont pas les champs qui en ont profité. Les immigrants, je le crains, ont tendu à s'établir dans les villes plutôt que dans les campagnes, dans l'Ouest comme dans l'Est. Je signale ces chiffres à l'attention du ministre et du ministère en général pour qu'il les étudie soigneusement et agisse selon qu'il le jugera nécessaire. Par une comparaison des chiffres mentionnés par l'honorable ministre des Finances dans son exposé de situation, je constate, en outre, que les immigrants venus de l'Europe continentale dépassent en nombre ceux qui nous viennent des Iles-Britanniques ou des Etats-Unis. A quelque hauteur que s'élève le mouvement de l'immigration, il est à désirer que nous conservions dans l'ensemble le pour-cent de ceux qui nous arrivent des Iles-Britanniques.

M. CROTHERS: Pendant l'exercice de 1909-1910, il nous est venu des Iles-Britanniques 59,790 émigrés, 103,000 des Etats-Unis et 45,000 des autres pays. Au cours de l'exercice 1910-1911, il s'est produit un changement considérable; les Iles-Britanniques ne nous ont envoyé que 123,000 sujets, pendant que les Etats-Unis nous en envoyaient 121,000. Ces chiffres, pour 1911-1912, ont été de 138,000 pour les Iles-Britanniques contre 133,000 pour les Etats-Unis. L'année dernière, des Iles-Britanniques, 150,000 et des Etats-Unis 139,000. Comme on le voit, la proportion se fait plus considérable.

M. OLIVER: Ce n'est pas cette comparaison-là que je faisais, mais la comparaison entre la proportion de ceux qui nous viennent des Iles-Britanniques et la proportion de ceux qui nous arrivent de l'Europe continentale. La proportion de nos immigrants de l'Europe continentale s'accroît plus rapidement que celle des Iles-Britanniques.

M. CROTHERS: Cela semble être vrai. Le total en 1911-1912 a été de 82,000 pour tous les autres pays; en 1912-1913, il a été de 112,000.

M. SINCLAIR: Lorsque nous arriverons au budget supplémentaire, le ministre de l'Intérieur voudra bien me dire le nombre des Canadiens qui quittent le Canada pour les Etats-Unis. Dans la province d'où je viens, il existe un mouvement continuel de nos jeunes gens vers les Etats-Unis. Je crois savoir qu'il est tenu note de tous ceux des nôtres qui vont aux Etats-Unis avec l'intention de s'y établir, et il existe entre le Gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada un accord en vertu duquel ce renseignement s'obtient des agents du Gouvernement américain.

On m'informe qu'il s'échange une correspondance entre le département des Postes et les bureaux de poste dans les diverses parties du pays, touchant les raisons qui portent notre jeunesse à aller s'établir au delà de la frontière. Il serait intéressant de faire mettre ces renseignements sous forme de tableaux, pour l'édification des députés.

Il y a quelques jours, j'ai reçu d'un citoyen de mon comté une lettre fort intéressante demandant des renseignements au

sujet d'un jeune homme qui avait quitté cette partie du pays pour aller se fixer aux Etats-Unis avec l'intention d'y demeurer en permanence. Dans une lettre adressée par le département de l'Intérieur au directeur de la poste de Sherbrooke où demeurait ce jeune homme, on demande les raisons qui ont porté ce jeune homme à aller s'établir aux Etats-Unis. Voici cette lettre:

Monsieur,—On m'a informé que l'individu en question, dont le nom et l'adresse figurent ci-après est allé, en août dernier, aux Etats-Unis, avec l'intention d'y demeurer en permanence. Comprenant que le départ d'un grand nombre de bons colons constitue une perte sérieuse pour le Canada, le département a décidé d'aller aux renseignements sur l'exactitude de ces rumeurs de départs et sur les causes qui les ont provoqués. Vous me rendiez donc service en allant aux renseignements, pour vous assurer si l'individu en question est réellement allé aux Etats-Unis avec l'intention d'y demeurer en permanence. S'il en est ainsi, faites connaître, si faire se peut, la raison que a provoqué ce départ, et de façon générale dressez un rapport aussi circonstancié que possible, afin de mettre le département en possession de tous les faits se rattachant à la question. Vous m'obligeriez en écrivant votre réponse sur le verso de cette feuille, et dans ce but vous trouverez sous ce pli une enveloppe qui ne demande pas de timbre-poste.

Votre obéissant serviteur,
(Signé): W. W. Scott.

Le nom du jeune homme est Lloyd Fielding Pye, âgé de dix-sept ans; domicilié au Canada, Sherbrooke, Nouvelle-Ecosse; domicile futur, Salem, Massachusetts. Cette lettre fut remise au père du jeune homme avec prière de faire connaître les raisons qui ont motivé le départ de son fils du Canada. Voici la lettre adressée au département:

Monsieur,—Votre lettre du 11 courant adressée au directeur de la poste à Sherbrooke (N.-E.) m'a été remise pour que j'y répondisse. Le jeune homme, Lloyd Fielding Pye, âgé de dix-sept ans, est né à Sherbrooke, comme ses sept frères et sa sœur.

La raison qui l'a porté, de concert avec d'autres, à quitter cette partie du pays, c'est le manque de moyens de transport. Cette partie du pays a produit par le passé et produit encore une bonne classe de citoyens, bien supérieurs à l'immigrant européen; mais les produits de notre travail ne peuvent atteindre un marché que lorsque leur valeur s'est dissipée en frais de transport; par conséquent, l'ouvrier ou le producteur doit se rendre au marché de son travail ou de sa production. Le Pacifique Canadien a pénétré en Colombie-Anglaise, alors que la population blanche de cette province était d'un chiffre inférieur à celui de la population de ce comté, Guysborough. La Colombie-Anglaise il est vrai, a progressé; mais la population qui a quitté la Nouvelle-Escosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard pour aller se fixer aux Etats-Unis à perpétuité, est plus nombreuse que l'ensemble de la population de toute cette partie du Canada, à l'ouest du Manitoba, abstraction faite des vieillards et des enfants. Les vieillards, incapables de cultiver le terre, font des efforts peu rémunérateurs et meurent; les enfants vont rejoindre leurs frères et sœurs aux Etats-Unis, dès que leur âge leur permet de travailler dans une fabrique du Massachusetts; et les domaines qu'ils ont abandonnés sont aujourd'hui tellement recouverts d'épinette et de sapin que, depuis quelques années, nos marchands de bois abattent et expédient aux Etats-Unis le bois qui a poussé à l'endroit même où croissaient jadis le grain et les légumes.

Tant que notre pays sera gouverné par des politiciens au lieu de l'être par des hommes d'Etat qui n'ont cure de notre peuple que dans la mesure où ils ont un suffrage à exprimer, il faut s'attendre que nos ressources naturelles demeureront inexploitées, et que nos meilleurs produits, je veux dire nos concitoyens canadiens, seront récoltés et accaparés par un Gouvernement qui connaît mieux la valeur de nos citoyens que ne le fait votre propre Gouvernement. Quant au jeune homme dont-il s'agit, un frère l'a déjà précédé de deux ans, et il reste encore cinq autres frères qui les suivront peut-être dès qu'ils seront assez âgés, et probablement l'un d'entre eux ira les rejoindre l'été prochain, de concert avec des compagnons; car quelques-unes de nos familles ont autant de parents aux Etats-Unis qu'elles en ont ici. Donnez-nous des communications par voie ferrée avec les marchés auxquels sont destinés nos produits et alors nos garçons demeureront au pays et quelques-uns de ceux qui sont partis reviendront.

Bien à vous,
C. W. Pye.

J'espère que cette lettre attendrira davantage le cœur déjà si compatissant du ministre des Chemins de fer, bien que je ne l'aie pas lue dans ce but. Cette lettre met en lumière un des aspects les plus intéressants de l'œuvre accomplie par le département de l'Intérieur et il ne serait pas sans intérêt de se renseigner sur les causes qui portent un si grand nombre de nos jeunes gens à émigrer aux Etats-Unis. Si on pouvait disposer ces renseignements sous forme de tableaux, de manière à les mettre sous les yeux des députés, ce serait une lecture fort intéressante.

M. BLAIN: Quand à ces jeunes gens mentionnés par le député de Guysborough, il n'est nullement besoin qu'ils aillent aux Etats-Unis, pour obtenir du travail dans les fabriques; il leur suffirait de se diriger vers la province d'Ontario et les autres provinces pour y trouver un travail fort rémunérateur dans les établissements industriels du même genre. Ces jeunes gens ont dû obéir à d'autres mobiles.

M. SUTHERLAND: Si je ne me trompe, le ministre affirme que sur les 402,000 immigrants qui sont venus au Canada, l'année dernière, il en est venu 122,789 à Ontario. S'il est une chose propre à discréditer le système en vogue pour le placement des ouvriers agricoles dans l'Ontario, c'est bien cet état fourni par le ministre.

L'an dernier, 1,356 hommes ont été placés par les 86 agents d'Ontario. On nous parle de 122,000 émigrants qui nous arrivent et nous savons que des dizaines de milliers d'hommes sont demandés sur les fermes d'Ontario. Sur ces 122,000 nous savons qu'en réalité un grand nombre sont des Canadiens qui reviennent et non pas des immigrants. Nous savons aussi qu'un grand nombre de ceux qui viennent dans Ontario ou dans les vieilles provinces ne s'engagent que pour une courte durée, leur intention étant de voir l'Ouest aussitôt que possible pendant qu'un certain nombre sont débauchés par les agents et peu de temps après ils se rendent dans l'Ouest. Des jeunes gens qui sont nés dans Ontario, des dizaines de milliers sont allés dans l'Ouest. Ce que je critique, c'est le système adopté par nos chemins de fer. Nous avons construit des chemins de fer—dans quelque temps, on nous demandera d'accorder de fortes subventions aux chemins de fer pour développer notre pays—et je crois que ces chemins de fer commettent une injustice envers les cultivateurs d'Ontario en entraînant au dehors de la province la main-d'œuvre qui est nécessaire pour travailler sur leur ferme, en leur donnant la possibilité de voyager à bas pris dans certaines saisons de l'année, système qui ne serait pas toléré s'il était appliqué à d'autres classes dans ces districts ruraux. Si vous cherchez quelle est la destination dernière de la plus grande partie de ces 122,000 hommes, vous trouverez que ce n'est pas la province d'Ontario. Le fait même que nous avons une si forte immigration dans Ontario, comme l'indiquent les statistiques, condamne le système adopté dans cette province. Je dois dire franchement qu'il a été adopté pour des motifs politiques, afin d'empêcher la province d'Ontario de recevoir satisfaction à ses demandes en 1905 et il a été appliqué depuis lors. J'avais espéré qu'un changement de système se produirait avec le changement de gouvernement et je regrette excessivment de voir encore en vigueur l'ancien système et la même injustice faite à la province d'Ontario.

M. CARVELL: Je ne veux rien faire pour empêcher l'adoption des crédits du ministre, mais l'honorable député a parlé d'une question fort intéressante. Veut-il me dire comment le Gouvernement peut être blâmé si 122,000 immigrants sont arrivés dans l'Ontario et sont partis ensuite dans l'Ouest, et si une aussi grande proportion des habitants d'Ontario ont fait de même? L'honorable député voudrait-il indiquer le remède. Nous de l'est nous sommes autant intéressés que ceux d'Ontario. On nous dit que 19,000 immigrants sont arrivés dans les Provinces maritimes. Mais malheureusement après dix ans, le recensement indique une augmentation de pas plus de 19,000. Nos gens s'en vont, mais nous ne pensons pas que le Gouvernement fait en sorte qu'ils s'en aillent.

M. SUTHERLAND: L'honorable député aurait dû savoir que j'ai indiqué le remède s'il avait écouté ce que j'ai dit. J'ai montré que par suite du système adopté dans l'Ouest, des demandes sont reçues de la part des fermiers pour la main-d'œuvre dont ils ont besoin et le département, à Winnipeg s'efforce de faire en sorte que les demandes soient exaucées.

Mais en Ontario nous n'avons pas un système de ce genre. Nous avons un grand nombre d'agents, non pas à salaire comme dans l'Ouest, mais à commission. Le département de l'immigration leur donne une liste des agents de navigation en Grande-Bretagne et ailleurs avec qui ils peuvent décider un émigrant à venir, ils seront payés deux dollars.

M. CARVELL: Et ils viennent à raison de 120,000 par an dans Ontario. Pourquoi s'en vont ils?

M. SUTHERLAND: S'ils viennent dans Ontario pourquoi n'y a-t-il pas les mêmes moyens de les placer? Est-ce par manque de système qu'ils viennent ici et prennent le train suivant qui les mène hors de la province? Si c'est là le système, alors je crois que ce que dit l'honorable député le condamne plus que tout autre chose. Si 120,000 hommes viennent ici, il devrait y avoir moyen de satisfaire aux dizaines de milliers de demandes envoyées par les cultivateurs de la province.

M. BURNHAM: Dans mon comté il y a eu une tendance autrefois à partir, mais il n'en est pas ainsi maintenant et cela est dû non pas au fait que signale l'honorable député qu'il n'y a pas d'agent, mais parce que les salaires augmentent. Je pense maintenant au cas d'un homme qui a demandé non pas $30, mais $35 par mois et sa nourriture et qui les a obtenus.

Administration de l'immigration chinoise, salaires, $21,000, divers, $13,000.

M. McKENZIE: J'ai reçu un document que je veux porter à l'attention du ministre suppléant de l'Intérieur. Il provient d'une classe bien digne de gens des régions de l'est de la Nouvelle-Ecosse et particulièrement du comté de Cap-Breton. Je crois qu'il y a un règlement en vertu duquel les immigrants sont tenus d'avoir un certain montant quand ils viennent au pays—je crois que c'est 200 dollars—et ce règlement général qui s'applique à tous les asiatiques, s'applique aux Syriens qui entrent au Canada. Je crois que je peux faire connaître ce que j'ai à dire au

ministre en lisant cette pétition qu'on m'a remise:

La pétition des soussignés Syriens demeurant dans le comté de Cap-Breton démontre humblement:

Que la population syrienne de la Nouvelle-Ecosse s'élève à 2,000.

Que, à l'exception des immigrants qui sont arrivés depuis trois ans toute la population syrienne est naturalisée comme sujets britanniques.

Que dans toute la population syrienne il n'y a pas une seule personne qui reçoive de l'aide à titre d'indigents.

Que la richesse moyenne de la population est, si elle ne la dépasse pas, égale à la richesse moyenne de n'importe quelle population qui habite la Nouvelle-Ecosse .

Que la proportion de la criminalité parmi la dite population est moindre que celle de n'importe quel autre peuple de la Nouvelle-Ecosse, et que la population entière est composée de chrétiens, qui sont tous des pratiquants actifs à l'église.

Que le taux de la mortalité est inférieur à la moyenne, et qu'ils sont absolument exempts de maladie.

Qu'un grand nombre des dits habitants de la Nouvelle-Ecosse sont séparés de leurs femmes et des autres membres de leurs familles, et qu'ils désirent qu'il leur soit permis d'immigrer au Canada, surtout dans les cas où ils ont des foyers qui les attend, sans qu'ils soient obligés de démontrer qu'ils ont deux cents dollars en argent.

Vos représentants soumettent humblement que c'est une injustice pour la dite population que d'être reléguée au rang des Chinois et des Japonais relativement aux droits de l'immigration, et ils soumettent respectueusement qu'ils devraient être admis au Canada aux mêmes conditions que n'importe quel immigrant blanc d'Europe, et ils demandent que des démarches soient faites pour modifier la loi à cet égard.

Ces Syriens du comté du Cap-Breton, au nombre de deux mille, démontrent qu'ils sont des citoyens de premier ordre, quelques-uns ont laissé leur femme et leurs enfants derrière eux, et, bien qu'ils soient prêts à s'occuper d'eux, ils trouvent qu'il leur est difficile d'envoyer $200 à chacun deux pour les faire venir au Canada. Quand un homme vient au Canada, qu'il se fait naturaliser sujet britannique et qu'il s'établit dans une bonne position, il devrait lui être permis sans aucune restriction de faire venir sa femme et ses enfants au pays, s'ils sont exempts de maladie, et si ce sont des personnes auxquelles on peut raisonnablement permettre d'entrer au Canada.

M. CROTHERS: Cette question a été portée à l'attention du ministre de l'Intérieur il y a quelques mois. Il y a donnà son attention dans le temps mais je crois qu'il n'a pas pu en arriver à une décision. La question va être amplement considérée.

M. OLIVER: Je comprends que l'an dernier, en un an, 8,000 Chinois sont entrés dans le pays. Ils versent une capitation de $500, et trouvent de l'emploi chez-nous. Le but de cette capitation a été d'interdire l'immigration chinoise, mais évidemment elle ne l'a pas interdite et ne l'interdit pas. Pendant un certain temps quand la capitation a été portée de $100 à $500 elle a de fait eu l'effet d'interdire l'immigration chinoise, mais les circonstances sont changées et l'année dernière il y a eu, ainsi que je l'ai dit, une immigration chinoise de 8,000 individus; la totalité a versé la capitation et est maintenant employée. Le Gouvernement a-t-il l'intention de reconnaître le fait que la capitation de $500 n'interdit pas l'immigration chinoise. Je crois que j'ai raison de dire que l'immigration des Chinois au Canada a été plus forte qu'elle n'a été dans aucune année de l'histoire du pays.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): La question soulevée par mon honorable ami a plutôt de l'ampleur. Il peut être vrai que l'immigration chinoise a quelque peu augmenté, mais cette augmentation est surtout due au fait que dans les provinces de l'Ouest la demande de main-d'œuvre est tellement grande que le Chinois qui y arrive y trouve facilement de l'emploi. Naturellement, chaque Chinois en amène toujours deux ou trois autres, parce que quand il obtient de l'emploi à des gages satisfaisants, il écrit chez lui pour avoir ses amis. On m'apprend que les Chinois de Vancouver et de Victoria viennent d'élever leur tarif de gages et tout ceci tend à attirer l'immigration chinoise à l'ouest du Canada. Je m'accorde bien avec mon honorable ami quand il dit que c'est une question qui a besoin de considération. Il y a quelques années la capitation de $100 interdisait l'immigration chinoise dans une plus grande mesure que ne le fait celle de $500 d'aujourd'hui, parce que les conditions ont changés et qu'il y a une ouverture toute prête pour le service des Chinois. Je crois que c'est une affaire qui va exiger l'attention du Gouvernement dans le but de voir à ce que nous n'ayons pas trop d'immigration de Chinois dans les provinces de l'Ouest.

M. OLIVER: Naturellement, mon honorable ami sait que l'immigration chinoise n'est pas ce qu'on appelle une immigration libre. Il y a des compagnies chinoises d'organisées dans le but de la promouvoir, et ce sont des organisations commerciales très fortes. Ils font avec le Chinois une convention en vertu de laquelle la capitation est avancée par la compagnie et remboursée avec le temps. C'est là une opération parfaitement légitime, naturellement, qui ne peut s'exécuter que lorsque les financiers qui fournissent l'argent et

les journaliers qui le gagnent sont Chinois. Mon honorable ami doit savoir que ce n'est en aucune façon une immigration ordinaire. Bien que je ne désire pas insister auprès du Gouvernement sur la question, je saisis cette occasion de porter à son attention un état de choses qui est tant soit peu stupéfiant, et qui certainement demande considération, et à mon humble avis exige que l'on agisse.

M. BRADBURY: Suggérez-vous que l'on augmente la taxe.

M. OLIVER: Ce n'est pas mon affaire de suggérer, mais il me semble que ce serait une proposition raisonnable.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Il y a deux jours, nous avons reçu des plaintes dans le sens dont parle mon honorable ami, et nous sommes à considérer la question.

M. DOUGLAS: Le ministre veut-il nous expliquer la manière dont est faite la distribution de cet argent qui provient de l'importation des Chinois? On me dit que les provinces par lesquelles les Chinois pénètrent au Canada reçoivent une certaine proportion de l'argent. Naturellement, presque tous les Chinois viennent par la Colombie-Anglaise, mais un grand nombre se répandent dans toute l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Ces provinces reçoivent-elles une part de l'argent produit par la capitation?

M. CROTHERS: Je crois que je suis dans le vrai quand je dis que la taxe est de $500 pour chaque Chinois, et que la moitié de cette somme va au Gouvernement fédéral et que l'autre moitié va à la province de la Colombie-Anglaise par laquelle les Chinois arrivent.

M. DOUGLAS: Naturellement, presque tous les Chinois arrivent par la Colombie-Anglaise, mais beaucoup vont dans les provinces des prairies. Ne serait-il pas juste que les autres provinces retirassent une part du bénéfice, si l'on peut dire que c'est un bénéfice, de cette capitation.

M. CROTHERS: La loi n'a pas été modifiée depuis 1904, mais l'observation de mon honorable ami est digne d'attention.

Ministère des Mines, pour appareils et équipement, appointements des inspecteurs, chimistes, machinistes, l'aide aux écritures et les frais de voyage rattachés à l'examen de la fabrication et de l'emmagasinage des explosifs au Canada, $50,000.

M. OLIVER: Quel est le sens de cet article qui parle de l'examen de la fabrication et de l'emmagasinage des explosifs? Cette année le crédit est de $55,000, tandis que l'année dernière il n'était que de $5,000. Le ministre a-t-il établi un autre système?

M. RHODES: Le ministre des Mines n'est pas à son siège, mais la question de mon honorable ami va être portée à son attention, et il donnera l'explication demandée.

M. GRAHAM: Quelques députés m'ont demandé si, quand le budget supplémentaire sera discuté la semaine prochaine, il y aura des ministres d'absents.

M ROGERS: Je ne crois pas qu'il y ait des ministres qui s'en vont. Nous allons voir à ce qu'ils soient ici.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): J'aimerais à demander au ministre de la Marine et des Pêcheries d'être ici la semaine prochaine, vu que je veux lui poser des questions au sujet du renvoi du capitaine d'une station de sauvetage de Souris.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Quand le budget supplémentaire viendra la semaine prochaine, mon honorable ami aura amplement l'occasion de poser les questions.

M. HUGHES: Ce budget viendra-t-il lundi ou mardi?

M. HAZEN: Probablement lundi ou mardi.

M. HUGHES: Je désire poser des questions au sujet de cette affaire particulièrement parce qu'il y a eu renvoi injustifiable. Je veux aussi avoir des renseignements au sujet de la homarderie de Georgetown qui a été affligée de l'application du système du patronage et où tout a mal été.

Sauvages—Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, $544,498.

M. BUCHANAN: J'apprends que la concession de pâturage sur la réserve des sauvages du Sang expire le 1er juillet cette année, on me dit que des requêtes ont été présentées au Gouvernement pour demander que les concessions ne soient pas renouvelées, mais que plutôt le Gouvernement devrait étudier une nouvelle méthode, s'il ne peut pas s'arranger avec les Indiens, pour transporter leur réserve dans une autre partie du pays. La réserve des sauvages du Sang couvre environ 550 milles carrés ou 350,000 acres et est dans la partie la plus fertile de l'Alberta méridional.

C'est de la terre qui a une grande valeur, et la population du pays est particulièrement désireuse qu'elle soit ouverte à la colonisation. Il a été habituel par le passé d'accorder des concessions de pâturage virtuellement pour toute la réserve. Ces concessions expirent le premier juillet et il

est suggéré que, au lieu de les renouveler, on loue aux colons de ce district de petits lopins de terre, afin qu'ils puissent se livrer à l'élevage des bestiaux. A l'heure qu'il est les cultivateurs avec seulement un quart de demi-section n'ont pas beaucoup de facilité pour se livrer à l'élevage des bestiaux. La population est désireuse de voir la culture mixte se développer et on propose que le Gouvernement accorde de petites concessions aux colons. Si les Indiens s'opposent à ce que la réserve soit livrée à la culture. Les Indiens sont bien informés de cela. Je crois que cela contribuerait à l'encouragement de la culture mixte et à rendre la réserve plus productive pour la population de l'Alberta méridional.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Je suis très heureux que mon honorable ami ait soulevé cette question, je l'ai mise à l'étude depuis quelque temps et j'admets avec lui qu'il y a une grande lisière du pays qui est réellement dépourvue de production, je pense qu'il devrait en être fait quelque chose. Nous sommes à considérer la question très attentivement.

Sauvages—Colombie-Anglaise, $135,290.

M. OLIVER: Je désire attirer l'attention à une question que j'ai portée à l'attention de la Chambre plusieurs fois, c'est-à-dire la manière d'agir bien remarquable du gouvernement de la Colombie-Anglaise au sujet de la réserve de Kitsilano. Je n'ai pas l'intention de répéter ce qui a déjà été dit: j'ai vu tout récemment dans un journal de Vancouver qu'une action allait peut-être surgir de cette opération, qu'une réclamation était en train de se produire pour services rendus pour l'obtention du consentement des Indiens à quitter la réserve.

L'article continue en disant qu'une certaine personne, dont je ne me rappelle pas le nom, avait reçu un fort montant d'argent du gouvernement de la Colombie-Anglaise pour obtenir le consentement des Indiens. Cette personne retint les services d'une autre qui s'apprêtait à instituer une poursuite devant les tribunaux pour recouvrer le montant qu'elle prétendait lui revenir en retour des services qu'elle avait rendus. Je tiens à dire au comité que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a payé, en argent sonnant, $219,000, sans compter d'autres frais. Je suis porté à croire qu'il a payé au moins $250,000 aux Indiens, en retour de leurs terres et pour leurs frais de déplacement. Il a aussi payé apparemment de $30,000 à $40,000 à ce particulier qui lui avait servi d'intermédiaire pour obtenir ce déplacement. On ne peut supposer que le gouvernement de la Colombie-Anglaise qui est, je présume, une institution responsable, a payé ce montant sans connaître ses droits relatifs à cette terre.

M. BRADBURY: Comment pouvait-il connaître cela?

M. OLIVER: Je l'ignore, mais mon honorable ami peut parfaitement comprendre que le gouvernement d'une province qui administre les affaires suivant le système que nous avons, s'agirait-il même des membres du gouvernement de la Colombie-Anglaise, ne s'occuperait pas de prendre un quart de million de dollars du trésor de la province pour remettre ce montant à une tribu de sauvages, sans savoir réellement comment il rentrerait dans ses fonds. Voilà ce qu'il n'aurait pu savoir, s'il ne s'était pas entendu avec le gouvernement fédéral au sujet de ces terres.

Sauvages, en général, $107,500.

M. McKENZIE: Il y a quelques sauvages dans mon comté et l'on est à construire deux bâtisses pour les instituteurs. Il y a deux écoles, l'une à Eskasoni, Cap-Breton-nord, et l'autre, à Nyanza, dans Victoria. Si je ne me trompe, le Gouvernement a consenti, avec raison, à construire des maisons pour ces instituteurs vu que la réserve des sauvages n'offre pas de site convenable aux besoins de ces instituteurs. Il y a une difficulté au sujet de la maison achetée à Nyanza. On l'avait construite de façon à ce qu'elle fût chauffée par une fournaise, mais on a négligé d'y installer la moindre fournaise. L'instituteur éprouva beaucoup de désagrément, l'hiver dernier, à cause du manque de fournaise, du moindre appareil de chauffage. Je conseillerais au ministre d'installer une fournaise dans cette école, vu que le plan de la bâtisse prévoyait ce détail important. Je n'ai pas vu cette maison, mais je crois qu'elle a une fort jolie apparence et j'estime qu'il importe d'y installer une fournaise ou, à défaut de celle-ci, de voir à ce que cette maison soit chauffée de quelque façon.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Mon fonctionnaire a pris note du fait et je pourvoirai à tout cela dans le budget supplémentaire, la semaine prochaine.

Terres fédérales et parcs, $3,084,909.50.

M. OLIVER: Voici un crédit certainement considérable, destiné à une fin très importante, mais je ne crois pas qu'il serait de mise, en ce moment, de soulever un débat sérieux ou de demander beaucoup de renseignements sur tout cela. Je pense que la seule chose à faire, c'est d'adopter ce crédit sur lequel nous pourrons peut-être revenir, lorsque seront discutés les crédits supplémentaires, alors que nous aurons

plus de temps que nous n'en avons maintenant.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): J'apprécie ce que mon honorable ami vient de dire. Nous serons heureux de faire en sorte qu'il ait l'occasion qu'il recherche, lorsque nous discuterons le budget supplémentaire.

M. GRAHAM: Le public aimerait se renseigner au sujet des parcs nationaux canadiens, et l'honorable ministre pourrait faire une déclaration concrète à ce sujet, lorsque viendront les crédits supplémentaires. Maintenant que nous en avons fini avec le budget principal et, étant donnée l'absence du ministre de la Milice, je demanderais à mon honorable ami de se rappeler la promesse qu'il a faite, l'autre soir, et de permettre que le crédit biffé relatif à la salle d'exercice de Rrenfrew soit inscrit au budget supplémentaire.

M. ROGERS: Je rappellerai cela à l'honorable ministre de la Milice.

M, GRAHAM. Que l'honorable ministre insiste la-dessus.

M. HENDERSON: Insistez-y particulièrement.

M. ROGERS: En vérité, je crois que l'honorable député a droit à cela.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures et quarante-deux minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES

Lundi, 2 juin 1913.

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

RAPPORTS ET DOCUMENTS DEPOSES.

Le rapport des travaux du bureau des archives pendant l'année 1912 est déposé par M. Coderre.

La statistique criminelle de l'année expirée le 30 septembre 1911 est déposé par M. Borden.

RETRAIT D'UN BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

Le bill (n° 241), déposé par M. Bennett (Simcoe), concernant la compagnie du chemin de fer Central, est lu une Ire fois.

M. LANCASTER propose que l'ordre relatif à la deuxième lecture de ce bill soit biffé et que les honoraires versés pour ce bill soient remboursés, moins le coût de l'impression et de la traduction.

—A une époque moins avancée de la session, la Chambre a fait rapport que le préambule d'un bill concernant le même chemin de fer n'était pas prouvé. Le présent bill nous est envoyé par le Sénat, mais ses promoteurs comprennent que la Chambre ne pourrait pas l'adopter et ils m'autorisent à demander que le bill soit retiré.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité, du bill (n° 229), déposé par M. Sharpe (Ontario-nord), pour faire droit à Albert Britnell.

DISCUSSION D'UN BILL POUR FAIRE DROIT A FRANK WILLIAM MEEK.

La Chambre siége en comité, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, pour délibérer le bill (n° 233), déposé par M. Pardee, pour faire drait à Frank William Meek.

Sur l'article 1er (dissolution de mariage).

M. PROULX: Monsieur le président, je m'oppose à l'adoption du présent bill. On s'y est opposé au comité des bills d'intérêt privé. Je considère que la preuve n'est pas suffisante. Il n'y a pas de preuve directe, ni même de preuve de circonstances, de la faute, et les témoignages ne justifient pas l'adoption du bill. Je ne crois pas qu'une cour de divorce dissoudrait le mariage sur une preuve semblable. Je crois savoir que le représentant de Perth-sud (M. Peel) a aussi combattu le bill devant le comité. Je ne le vois pas ici, mais il s'opposerait probablement au bill devant la Chambre. Je propose que l'examen en soit différé.

M. MACDONELL: J'ai aussi exprimé devant le comité l'opinion à laquelle l'honorable député a donné cours. J'étais opposé à ce divorce, mais la majorité a été d'un avis différent.

Je crois qu'il n'y a pas de preuve à l'appui du bill, il y a tout au plus un simple soupçon. Je suis d'avis que le bill soit réservé. Le président est absent, parce qu'il préside un comité.

(Le comité rend compte de l'état de la question.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

THE DOMINION STEEL WORKS.

M. VERVILLE demande:

1. Les directeurs du congrès des métiers et du travail du Canada ont-ils demandé au Gouvernement, pendant la présente session, de nommer une commission royale pour faire une enquête et un rapport sur les conditions de la main-d'œuvre employée dans les usines et les mines de la Dominion Steel and Coal Company à Sydney et dans le district du Cap-Breton (N.-E.)?

2. Dans l'affirmative, est-ce au sujet des gages payés aux ouvriers et journaliers?

3. Est-ce parce que les gages sont insuffisants pour les besoins de la vie?

4. Est-ce au sujet des conditions hygiéniques des logements ouvriers, ou au sujet de la liberté industrielle?

5. Le Gouvernement sait-il que la compagnie emploie des agents spéciaux pour faire de l'espionnage parmi les ouvriers et restreindre leur liberté?

6. Le Gouvernement est-il ou a-t-il été informé du secret absolu concernant les manœuvres des agents spéciaux de la compagnie?

7. Le Gouvernement a-t-il l'intention de nommer une semblable commission? Dans la négative, pour quelle raison?

M. CODERRE:

1. Oui.

2, 3, 4, 5 et 6. Ces sujets sont au nombre de ceux qui sont mentionnés dans les représentations faites au Gouvernement.

7. Une enquête préliminaire a lieu et la conduite du Gouvernement dépendra des renseignements recueillis.

TRANSPORT DU COURRER D'ALAIN.

M. MARCIL demande:

1. Le département des Postes a-t-il informé Jean Alain, courrier d'entreprise, à Alain (Qué.), que son contrat serait résilié après trois mois d'avis?

2. Est-ce qu'il y a eu des plaintes portées au sujet de la manière dont le contrat était rempli? Qui les a portées et quelle en est la nature?

3. Le département a-t-il tenu une enquête de manière à permettre à l'entrepreneur de répondre aux accusations? S'il en est ainsi, est-ce que sa défense a paru insuffisante au département, et pour quelle raison?

4. Quand cette entreprise a-t-elle été adjugée en premier lieu?

M. PELLETIER: Le contrat signé avec J. Alain et daté du premier octobre 1908 a été renouvelé à compter du premier octobre 1912. Le bureau de poste a récemment été déplacé et l'entrepreneur a écrit au département qu'il refusait de transporter le courrier au nouveau bureau. Il a reçu avis que son contrat serait résilié au bout de trois mois, et l'entreprise a été accordée au même prix, $40 par année, au nouveau receveur de la poste.

TRANSPORT DU COURRIER DE SAINTE-ANNE-DES-MONTS.

M. LEMIEUX demande:

1. Le contrat signé avec Wm. Déchêne, de Sainte-Anne-des-Monts, comté de Gaspé, pour le transport du courrier, a-t-il été résilié?

2. De nouveaux avis ont-ils été donnés? Dans l'affirmative, pourquoi?

3. Quand le présent contrat expire-t-il?

M. PELLETIER:

1. Non.

2. a) Le département demande des soumissions pour le transport du courrier entre Rivière-à-Claude et Sainte-Anne-des-Monts afin d'en connaître le coût. b) Pour améliorer le service.

3. Le 31 décembre 1914.

DISTRIBUTEURS AUTOMOTIQUES DE TIMBRES-POSTE.

*M. LEMIEUX demande:

1. La nouvelle suivante publiée dans l'"Ottawa Journal" du 23 mai courant est-elle fondée?

"Achat de timbres et expédition de lettres par le moyen d'un seul et même appareil—Innovation adoptée par le département des Postes, le dernier mot en fait de boîtes postales.

"Le département des Postes vient de conclure avec la Dominion of Canada Postage Stamp Vending Company, Limited, de Toronto, un marché qui promet être d'un grand avantage et d'une grande importance pour le public canadien.

"D'après les conditions du marché la compagnie s'engage, sans qu'il en coûte rien au département, d'installer des boîtes sur poteau d'un joli dessin, les poteaux devant être placés au coin des rues et sur les places publiques. Cette boîte sur poteau aura un compartiment pour la vente des timbres, et un réceptacle pour recevoir les lettres à expédier. En d'autres termes, une personne pourra acheter un timbre et déposer sa lettre sans avoir à chercher une boîte à lettres.

"Tout se fait au même point. Cette boîte est l'invention de ce genre la plus récente, et, évidemment, c'est ce qu'il peut y avoir de mieux en fait de machines à vente automatique de timbres. Les poteaux ou supports sont cylindriques, de belle apparence, et ont environ huit pieds de hauteur. Sur le sommet de l'appareil, les noms des rues seront en évidence. Avec les lumières qui y brilleront la nuit, ces poteaux seraient un ornement des plus utiles dans les rues de toute ville bien organisée.

"La compagnie se propose de commencer ses travaux immédiatement et d'installer ces boîtes sur poteau partout dans le pays".

2. Quelles sont les conditions exactes du contrat susmentionné?

M. PELLETIER:

1. Non. Un contrat a été signé le 20 mai 1911, entre le ministère des Postes et une dame (Mlle Fawns), pour des machines automatiques pour la vente des timbres. Mlle Fawns s'était réservé par une clause du contrat le droit de substituer d'autres personnes à sa place, si elle le voulait, et elle a cédé son contrat à la compagnie dont le nom est mentionné dans la question, et qui représente maintenant Mlle Fawns. Lorsque l'attention du directeur général des Postes a été appelée sur ce contrat, il a demandé au ministre de la Justice s'il pou-

vait être répudié. La réponse ayant été dans la négative, le directeur général des Postes insista tout de même pour que certains changements y fussent apportés, et après beaucoup de discussion et de difficultés, il réussit à faire consentir la compagnie à certains changements qui rendent le contrat plus acceptable.

2. Le contrat original et les changements ont été déposés.

PETITION DES CULTIVATEURS D'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu de la part de certains cultivateurs de la province d'Alberta la requête suivante:

"Nous, membres de la fédération des cultivateurs de l'Alberta, résidant dans cette partie de l'Alberta connue sous le nom de zone sèche, vous prions de nous relever de l'obligation de payer l'honoraire régulier de $3 par acre sur nos préemptions, et ce pour les raisons suivantes:

"Attendu que, durant notre résidence de trois années ou plus en cette partie du pays, il ne nous a pas été possible de rencontrer nos dépenses par suite de récoltes manquées causées par la sécheresse; attendu que le gouvernement des Etats-Unis accorde aux colons dans toute l'étendue de la zone sèche qui s'y trouve la concession que nous demandons maintenant et leur permet de plus, dans le cours de trois ans, d'obtenir leur certificat aux homesteads et aux préemptions;

"Et, attendu qu'un quart de section de terre n'est pas suffisant pour une culture fructueuse dans des terrains secs, nous croyons qu'il serait du plus haut intérêt non seulement de cette partie de l'Alberta, mais bien de toute la province, d'accorder la présente demande, ce qui serait de nature à encourager le possesseur d'un homestead d'y demeurer permanemment et de se rendre maître de l'art de cultiver avec profit même des terrains secs, développant par là, et de la seule manière possible, cette partie du Canada".

2. Si une telle requête a été reçue, le Gouvernement se propose-t-il de prendre quelque mesure aux fins de rencontrer les vues exposées dans cette requête?

M. CROTHERS:

1. Oui.

2. Le Gouvernement étudie cette question.

REGLEMENTS RELATIFS AUX PREEMPTIONS.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait des changements dans les règlements relatifs aux préemptions? Dans l'affirmative, quels sont ces changements?

2. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de changer les règlements au sujet des paiements faits pour des préemptions?

M. CROTHERS: Aucun changement d'importance n'a été fait dans les règlements relatifs aux préemptions, mais dans la pratique on a fait quelques légères modifications. (a) Un colon est obligé maintenant de continuer à rester le propriétaire de sa patente de homestead gratuit, tant qu'ils n'aura pas rempli toutes les obligations sur la préemption; (b) Lorsque le colon a gagné sa patente de homestead par sa résidence dans les environs avant l'entrée en vigueur de la loi actuelle des Terres fédérales, le département accepte six mois de résidence dans chacune des trois années subséquentes à la date de l'inscription de la préemption comme suffisant pour avoir droit au quart de préemption.

2. Nous n'avons pour le moment aucun changement en vue.

REGLEMENTS DE HOMESTEADS.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il modifié les règlements relatifs aux homesteads de manière à permettre à un colon d'obtenir le titre de son homestead en y plaçant un certain nombre de bêtes à cornes ou autres animaux?

2. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il l'intention d'agir dans ce sens?

M. CROTHERS:

1. Non.

2. Pas pour le présent.

BUREAU DE POSTE DE PORT MAITLAND.

M. LAW demande:

1. Combien a-t-on reçu pour vente de timbres-poste au bureau de poste de Port-Maitland (N.-E.), pendant les mois de janvier, février et mars, respectivement, des années 1912 et 1913?

2. Quel est le nombre de mandats de poste émis au bureau de poste de Port-Maitland (N.-E.), pendant les mois de janvier, février et mars, respectivement, des années 1912 et 1913?

M. PELLETIER:

1. Quartier de mars, 1912, $156.91; quartier de mars, 1913, $119.71.

2. Quartier de mars, 1912, $2,778.87; quartier de mars, 1913, $1,354.45.

STATISTIQUES RELATIVES AU CANADIAN NORTHERN.

M. THOMSON (Qu'Appelle) demande:

1. Quel est le nombre total de milles des lignes ferrées actuellement contrôlées et exploitées par la Canadian Northern Railway Company?

2. Quel est le chiffre total des garanties données par le gouvernement fédéral pour aider à la construction de ces lignes?

3. Quel est le chiffre total des garanties données par les autorités provinciales pour aider à la construction de ces lignes?

4. Quel est le nombre total des terres accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction de ces lignes?

5. Quel est le chiffre total des sommes accordées, jusqu'à ce jour, par le gouvernement fédéral pour aider à la construction de ces lignes?

M. CODERRE:

1. La compagnie du Canadian Northern Ry. contrôle et exploite présentement 5,969 milles de lignes ferrées.

2. Le chiffre total des garanties données par le gouvernement fédéral sur les lignes en question est de $16,432,000.

3. Nous prenons des renseignements.

4. Aucunes terres n'ont été accordées directement à la compagnie du Canadian Northern, mais cette compagnie, par l'achat d'autres chemins de fer, a acquis avec ces chemins des subventions en terres s'élevant à environ 4,000,000 d'acres dont 1,225,600 sont applicables à la ligne principale.

5. Le chiffre total de somme accordées jusqu'à ce jour pour aider à la construction de ces lignes est de $4,868,522.

INTERCOLONIAL — SUSPENSION D'EMPLOYES A LA CHAUDIERE.

M. BOURASSA demande:

1. Joseph Cantin, Abraham Cantin, Nazaire Fréchette, Joseph Jean Cantin, Joseph Blais et Eusèbe Bussière, employés comme cantonniers de l'Intercolonial à la Chaudière, dans le comté de Lévis, ont-ils été suspendus du 1er au 13 mars dernier et leur gages retenus pendant le même temps?

2. Si oui, le ministre des Chemins de fer et Canaux sait-ils qu'ils ont été suspendus parce qu'ils s'étaient mis à l'abri du froid, du vent et de la pluie, quand rien ne restait à faire sur la ligne du chemin de fer?

3. Une enqutée a-t-elle été tenue sur la conduite de ces hommes et est-il vrai que le commissaire-enquêteur McDonald a refusé aux inculpés de se faire représenter à cette enquête?

4. Les gages des employés suspendus doivent-ils leur être remis?

M. COCHRANE:

1. Oui, suspendus pendant dix jours à partir du 1er mai; pour insubordination et sans paie.

2. Le ministère n'en sait rien.

3. Oui; le surintendant a tenu une enquête, et il a demandé aux employés suspendus si quelques-uns d'entre eux désireraient être représentés par quelques-uns de leurs compagnons de travail; mais ils répondirent "non" et demandèrent la permission d'être représentés par un avocat, ce que le surintendant refusa.

4. Non.

EMPLOI DU Dr LORD.

M. DELISLE demandent:

1. Le docteur Lord, de Deschambault, comté de Portneuf (P.Q.), a-t-il obtenu une position du Gouvernement?

2. Si oui, dans quel département a-t-il été placé?

3. Quelle position occupe-t-il et quel est son salaire?

4. Par qui a-t-il été recommandé?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Le ministère de l'Agriculture.

3. Inspecteur des paquebots-poste, entre Rimouski et Québec, à un traitement de $1,000 par année.

4. Par le ministre de l'Agriculture.

INTERCOLONIAL—CHEF-CANTONNIER LAVERY.

M. BOURASSA demande:

1. Une enquête a-t-elle été demandée au ministre des Chemins de fer et Canaux, sur la conduite de P. Lavery, chef-cantonnier de l'Intercolonial?

2. Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait-il que le nommé P. Lavery a employé son fils, Hugh Lavery, comme journalier et commis, contrairement à l'article 9, page 3, du livre des règlements des cantonniers de l'Intercolonial?

3. Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait-il que le nommé Lavery a employé des hommes de l'Intercolonial et les a fait travailler pour son bénéfice en les faisant payer par le Gouvernement?

4. Le ministre des Chemins de fer et Canaux sait-il que le nommé Lavery a prêté des choses appartenant à l'Intercolonial et qui ont perdu leur valeur par l'usage que l'on en a fait?

5. Si oui, le Gouvernement entend-il faire une enquête pour connaître le bien-fondé de ces plaintes?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. Hugh, fils de P. Lavery, est employé comme pointeur; Landry avait une permission spéciale de son chef, ainsi que pourvu par l'article IX, du Règlement, page 3.

3. Non.

4. Non.

5. Oui.

EMPLOI D'AMBROSE GRAY.

M. WHITE (Alberta) demande:

1. Ambrose Gray, candidat défait dans le collège électoral de Beaver-River, province d'Alberta, aux élections récentes, est-il employé par le département de l'Intérieur à titre d'inspecteur de homesteads?

2. S'il ne l'est pas, quand a-t-il démissionné?

M. CROTHERS:

1. Non.

2. A démissionné le 1er avril 1913.

CANADIAN NORTHERN—RAMPES MAXIMUM.

M. DOUGLAS demande:

1. Quelle est la rampe la plus forte, à l'encontre du trafic vers l'est sur le chemin de fer Canadian Northern, maintenant en voie de construction, entre Port-Arthur et Montréal?

2. Quelle est la rampe la plus forte à l'encontre du trafic vers l'ouest sur la même voie ferreé, entre Montréal et Port-Arthur?

3. Quelle est la rampe la plus forte à l'encontre du trafic vers l'est sur la même voie ferrée entre Montréal et Port-Arthur (Alberta)?

4. Quelle est la rampe la plus forte à l'encontre du trafic vers l'ouest sur la même voie ferrée entre Edmonton (Alberta) et Port-Mann (C.-B.)?

M. COCHRANE:

1. 0.50 par 100 = 26.40 pieds par mille.
2. 0.60 par 100 = 31.68 pieds par mille.
3. 0.70 par 100 = 37.00 pieds par mille.
4. 0.50 par 100 = 26.40 pieds par mille.

TAUX DE FRET SUR LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. DOUGLAS demande:

1. Quels sont les taux d'hiver pour les diverses classes de fret, de une à dix, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Montréal à Winnipeg, et de Winnipeg à Montréal, respectivement?

2. Quels sont les taux d'hiver pour les diverses classes de fret, de une à dix, sur le susdit chemin de fer, de Winnipeg à Montréal, pour l'exportation?

3. Quel est le taux d'hiver sur le blé, de Fort-William à Saint-Jean?

4. Quel était le taux d'entier parcours sur le blé, de Fort-William à Liverpool, le 15 janvier 1913?

5. Quel était le taux minimum, par voie des lacs ou par rail, sur le blé, de Fort-William à Montréal en aucun temps quelconque durant les derniers cinq ans?

6. Quel était le taux, par voie océanique,, sur le blé, de Montréal à Liverpool, depuis l'imposition du dernier taux minimum?

M. COCHRANE: Les réponses suivantes ont été faites par la commission des chemins de fer:

1 et 2. Par voie ferrée entièrement: 1, 161; 2, 236; 3, 109; 4, 83; 5, 69; 6, 64; 7, 50; 8, 49; 9,—; 10, 45.

3. Par rail entièrement: local, 30; d'exportation, 23.

4. 40½ cents par 100 livres; y compris tous les frais d'élévateurs et de chargement.

5. De Fort-William à Montréal,—par voie des lacs et par rail,—conformément aux taux publiés dans l'échelle des prix: local, 15; d'exportation, 14½. De Fort-William a Fort-McNichol, entièrement par eau, termes spéciaux de juillet 1911: 1 cent par minot. De Fort-McNichol à Montréal, d'exportation, 5 cents par minot; local: 10 cents par 100 livres.

6. Taux moyen de Montréal à Liverpool sur le blé, durant le mois de juillet 1911, 6¼ cents par 100 livres.

TRANSPORT DE LA MALLE ENTRE SHERBROOKE ET SUNNY-BRAE.

M. SINCLAIR demande:

1. A quelle date expire le contrat de la malle entre Sherbrooke (N.-E.), et Sunny-Brae?

2. Qui est l'entrepreneur actuel?

3. Quel est le chiffre du contrat?

4. A-t-on demandé des soumissions pour un nouveau contrat?

5. S'il en est ainsi, quand les soumissions seront-elles ouvertes?

M. PELLETIER:

1. Le 30 juin 1913.

2. J. S. Cameron.

3. $1,100 par année.

4. Non.

5. Répondu par n° 4.

DESTITUTIONS.

M. MARCIL demande:

1. Jean Alain, maître de poste à Alain, comté de Bonaventure (P.Q.), a-t-il été destitué? Si oui, qui lui a succédé?

2. Des accusations ont-elles été portées contre lui? Y a-t-il répondu sous serment devant un juge de paix, et a-t-il demandé une enquête?

3. Pourquoi ne lui a-t-on pas accordé cette enquête?

4. Qui a porté des accusations contre Alain, et quelle en est la nature?

5. Le département des Postes a-t-il informé Alain qu'une enquête serait tenue?

M. PELLETIER: Jean Alain a été destitué pour partisannerie politique et remplacé par Albert Boudreau. Aucune enquête ne fut réclamée et les renseignements parvenus au ministère étaient de telle nature qu'une enquête fut jugée inutile.

M. MARCIL demande:

1. Louis Thibodeau, maître de poste à Maria-est (P.Q.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, qui l'a remplacé?

2. Des accusations ont-elles été portées contre lui? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces accusations et par qui ont-elles été portées?

3. Une enquête a-t-elle été tenue, par qui, et le commissaire-enquêteur a-t-il trouvé ces accusations fondées?

4. Le département a-t-il reçu, et de qui, quelque pétition demandant un changement?

5. Qui a recommandé le nouveau maître de poste?

6. Le département a-t-il résilié le contrat de Thibodeau pour le service de la malle, et pour quelles raisons?

M. PELLETIER: 1, 2, 3, 4 et 5. Louis Thibodeau a été remplacé par Pierre Bernard. Le ministère écrivit à M. Thibodeau lui demandant s'il était vrai qu'il eût pris une part active aux élections, et aucune réponse ne fut faite aux deux lettres du ministère. Il n'y eut pas d'enquête.

6. Le ministère n'a pas résilié le contrat de M. Thibodeau pour le service de la malle.

M. CARVELL demande:

1. M. J. R. Standen, maître de poste à Osage (Saskatchewan), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. M. Chas. McAllister a-t-il été nommé à sa place?

3. Une pétition a-t-elle été adressée au département demandant que M. McAllister ne soit pas nommé?

4. Le département a-t-il refusé de mettre M. McAllister en charge du bureau de poste à cause des allégations contenues dans la pétition? Dans la négative, pour quelle raison n'a-t-il pas pris possession de son emploi?

M. PELLETIER: Oui. Pour partisannerie politique; et depuis le ministère a été informé que le maître de poste quitterait la place le 1er juin.

2, 3 et 4. Des instructions avaient été envoyées à l'inspecteur McNaughton de mettre en charge Charles McAllister, mais par suite de représentations qui lui furent faites l'inspecteur suspendit cette mise en charge jusqu'à ce qu'il eut reçu de nouvelles instructions du ministère. Finale-

ment M. Thomas Blain fut nommé et l'inspecteur en fut avisé le 20 mai.

Sir WILFRID LAURIER demande:

1. M. A. L. Desève a-t-il été destitué comme officier en charge de l'établissement de pisciculture au lac Magog? Dans l'affirmative, quand?

2. Des plaintes ont-elles été portées contre lui? Dans l'affirmative, une enquête a-t-elle eu lieu?

3. L. A. Audette a-t-il été nommé pour le remplacer? Dans l'affirmative, quand, et a-t-il les aptitudes requises pour cet emploi?

M. HAZEN:

1. Oui, le 13 mai 1913.

2. Oui, il y eut enquête.

3. Oui, le 1er juin 1913. Il fut nommé durant probation et s'il remplit les devoirs de sa charge d'une façon satisfaisante il sera fait permanent.

DEPOT DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Un rapport indiquant les noms, date de nomination et salaires respectifs des employés au bureau de poste de Moosejaw.—M. Knowles.

1. Copie de toute demande faite par J. W. Boyle pour la location de pouvoirs hydrauliques, comprenant une lisière de territoire sur la rivière Klondike dans le Yukon à partir de Bonanza-Ferry en remontant la rivière, de tout bail accordé en vertu de cette demande, et des règlements se rapportant à l'octroi de semblables baux sous le régime desquels cette location, s'il en est, a été accordée.

2. Aussi, copie de toute autre location de pouvoirs hydrauliques accordée à J. W. Boyle et détenue par lui à l'époque où il a obtenu le bail sur la rivière Klondike ci-dessus mentionné, et des règlements en vertu desquels ladite location a été accordée.

3. Aussi, copie de toute demande de location de pouvoirs hydrauliques faite conjointement par J. W. Boyle, F. Slavin et la compagnie du Yukon, de Montréal, à responsabilité limitée, et de toutes lettres, papiers et documents se rapportant aux diverses demandes et baux susmentionnés.—M. Ames.

Copie de tous télégrammes, papiers et correspondance dans le département des Postes ou en la possession de quelqu'un ou de ses officiers concernant le renvoi d'office du maître de poste d'Osage (Saskatchewan), et la nomination de son successeur; aussi, de toute correspondance concernant ledit renvoi ou ledit remplacement, échangée avec l'inspecteur des postes pour cette partie de la province de la Saskatchewan, et de tous autres documents et lettres à ce sujet.—M. Carvell.

Copie de toute la correspondance et de tous les télégrammes se rapportant aux accusations, politiques ou autres, portées contre Mme Marcelline Roy, maîtresse de poste à Elm-Tree, comté de Gloucester (N.-B.), qui ont induit le département à ordonner la tenue d'une enquête, et, amené ladite maîtresse de poste à donner sa démission, et la nomination de quelqu'un pour la remplacer.—M. Turgeon.

Copie de toutes pétitions, lettres, dépêches télégraphiques et résolutions en rapport avec le changemet des noms des bureaux de poste de Leitche's-Creek-Crossing et de Leitch's-Creek, comté de Cap-Breton-nord (N.-E.), et avec la destitution de Donald Johnston, maître de poste antérieur de Leitche's-Creek, et la nomination de son successeur.—M. McKenzie.

Copie d'un certain contrat daté le 20 mai 1911, accordé par le département des Postes, en rapport avec un appareil pour vente automatique de timbres-poste, et de tous les documents quelconques s'y rapportant.—M. Burnham.

Copie de la réclamation de Pacifique Leroux pour dommages subis par suite de l'enlèvement d'un pont sur le canal de Soulanges, et de tous rapports et correspondance à ce sujet.—Sir Wilfrid Laurier.

DEPOT DE RESOLUTIONS.

AMENDEMENT A LA LOI DES BUREAUX DE POSTE.

L'honorable L. P. Pelletier (ministre des Postes) propose que la Chambre se forme demain en comité pour étudier l'amendement suivant:

Qu'il y a lieu de modifier la loi des Postes en prescrivant (a) que tout courrier convoyeur qui, au premier avril 1913, avait complété quinze années de service, temporaire et permanent, et qui s'est bien et fidèlement acquitté de ses devoirs, peut recevoir une augmentation spéciale de $100 à compter du premier avril 1913, mais cette augmentation ne devra pas excéder la différence entre son salaire actuel et le salaire maximum d'un courrier convoyeur; (b) que la période de service des facteurs, messagers, chargeurs, agents de transport des malles et facteurs boîtiers dans les grades B, C et D sera réduite de deux ans à un an; et (c) que le salaire minimum de ces employés sera de $2 par jour, et le salaire maximur, de $3 par jour.

(La motion est adoptée.)

AVANCE A LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'honorable W. T. White (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme demain en comité pour considérer la résolution suivante:

Qu'il est expédient d'accorder et d'autoriser, à même le fonds du revenu consolidé, une avance d'une somme de pas plus de quinze millions de dollars aux fins d'aider la compagnie dite The Grand Trunk Pacific Railway Company à compléter la division ouest de son chemin de fer, cette avance devant être remboursable avec intérêt semi-annuel au taux de quatre pour cent par année, pas plus tard que le premier juillet 1923; l'avance devant être garantie par des obligations imputables sur la division ouest de la voie ferrée de la compagnie et sur l'entreprise, l'équipement et les biens, droits et franchises de la compagnie, et prendra rang immédiatement après les débentures-actions émises ou à émettre sous le régime du chapitre 100 des lois de 1906, et de la loi concernant la compagnie sanctionnée le septième jour de mars 1913, ces obligations devant être garanties tant pour le capital que pour l'intérêt par la compagnie Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Que, de plus, le Gouverneur en conseil peut, en sus des sommes qui ne sont pas encore em-

pruntées, mais qui sont négociables, en rapport avec les emprunts autorisés par toute loi du Parlement antérieurement adoptée, prélever par voie d'emprunt, en conformité et sous le régime des dispositions de cette partie du chapitre 24 des statuts revisés de 1906, régissant la dette publique et le prélèvement d'emprunts autorisés par le Parlement, toute somme d'argent n'excédant pas quinze millions de dollars qui peut être requise pour effectuer l'avance que ces résolutions ont en vue.

(La motion est adoptée.)

BANQUES ET COMMERCE DE BANQUE.

La Chambre passe à l'étude des amendements faits par le Sénat au projet de la loi (n° 36), relatif aux banques et au commerce de banque.

M. MACLEAN (Halifax): Quels sont ces amendements?

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Les amendements faits par le Sénat n'ont relativement que peu d'importance. A l'article 15, la demande présentée au conseil du trésor pour un certificat doit être assermentée. Dans le paragraphe 8 de l'article 16, le mot "ci-devant" est substitué au mot "jusqu'à présent".

L'article 43 faisait aux banques une obligation d'ouvrir et de maintenir dans chaque province où elles ont des actionnaires, un bureau d'inscription où les parts des actionnaires habitant la province seraient consignées. Ce n'a pas été à la demande des actionnaires d'une banque que cette disposition avait été insérée dans la loi, mais parce que, sous le régime de la présente loi, il est possible que plus d'une province perçoive des droits de succession sur les parts d'acctionnaires de quelque banque autorisée. Ceci résulte d'une décision de M. le chancelier Boyd, de la province d'Ontario, portant que, pour les parts qu'il possède dans une banque ayant son bureau principal dans la province, un actionnaire est tenu pour y avoir son domicile. Il est en conséquence possible au gouvernement de la province d'Ontario et au gouvernement de la province de Québec de percevoir chacun des droits de succession sur des parts appartenant aux héritiers ou légataires d'un actionnaire qui, au moment de son décès, habitait la province de Québec. Au comité, on a pensé que, s'il était inséré dans la loi une disposition autorisant le transport d'actions dans une province, quoique le bureau principal de la banque ne s'y trouve pas, cela aurait peut-être pour effet que seule la province où le défunt était domicilié pourrait percevoir des droits de succession sur les parts qui font partie de son héritage. En d'autres termes, les parts suivraient le domicile de leur propriétaire, et c'est là, je crois, la loi générale relativement aux biens meubles. On a douté que cet amendement, auquel la Chambre a donné son adhésion, aurait cet

effet. L'opinion du sous-ministre de la Justice a été obtenue, mais elle n'est guère positive. Il indique que, avec cet amendement à la loi, si une action était instituée, les tribunaux donneraient probablement effet à la loi fédérale, à cause que les banques sont assujéties à la juridiction du pouvoir central.

Les banques nous ont représenté que ce serait pour elles une source d'embarras, de même que pour les actionnaires. Elles ont fait en outre observer que le transfèrement des parts d'une banque est chose fort importante; qu'il faut prendre toute les précautions possibles contre la fraude ou contre la négligence, et que, pour la cession de parts, l'organisation du bureau principal est sûre et parfaite. Elles ont aussi fait remarquer qu'elles allaient être obligées d'établir un semblable service dans chacune des provinces, et que ce serait fort incommode pour les actionnaires, en ce que les actions se vendent principalement à Montréal ou à Toronto. Au lieu de rendre obligatoire l'établissement de ces bureaux, le Sénat a pensé qu'il suffisait d'y autoriser les banques, comme déjà elles le sont, et que cela aurait le même effet, c'est-à-dire que, lorsque des parts seraient complètement transférées dans une province, les tribunaux maintiendraient que, relativement à ces parts, le propriétaire habite la province. En d'autres termes, si les banques peuvent ouvrir des bureaux où des actions soient transférées d'une manière complète et effective, il s'ensuivra que, relativement à ces parts, le domicile légal de leur propriétaire sera dans cette province, tout comme si la disposition l'avait prescrit. Je suis d'avis d'accepter l'amendement que propose le Sénat, d'autant qu'il paraît avoir soigneusement étudié la question.

Dans le paragraphe 4 de l'article 54, le mot "détaillé" est supprimé après le mot "compte". Cet amendement a été proposé au comité par l'honorable député de Shelburne-et-Queens (M. McCurdy). Les banques ont l'habitude de présenter aux actionnaires un état qui indique simplement les profits nets, diminués des sommes à défalquer pour dettes mauvaises ou douteuses, frais d'administration, etc. On avait pensé que les actionnaires auraient intérêt à obtenir quelques détails. D'aucuns ont fait observer cependant que le mot "détaillé" présentait de l'équivoque et de l'ambiguité et que le paragraphe n'indique, par aucune formule annexée à la loi, l'étendue des informations à donner. D'après les termes du paragraphe, une banque aurait pu interpréter le mot à sa guise, et le Sénat, à la presque unanimité des voix, a décidé de l'omettre. La modification paraissant avoir assez peu d'importance, je crois que nous ferions bien nous aussi de l'adopter.

L'amendement qui vient après concerne l'article 56. Par les dispositions interpré-

tatives de la loi, les mots "membres de l'association" comprennent les gérants généraux des banques. Aux termes de la loi constituant l'Association des banquiers canadiens, ces mêmes mots ont une compréhension plus étendue, et le Sénat a retranché de l'article interprétatif les mots "et membres de l'association comprend les gérants généraux des banques;" de même qu'il a retranché de l'article 56 les mots "les membres de l'association," pour y insérer les mots "les gérants généraux des banques," puis, entre parenthèses: "ou, en l'absence du gérant général d'une banque, le fonctionnaire qu'il a désigné; ou, à défaut de désignation, le fonctionnaire qui, après lui, exerce à la banque l'autorité principale." L'article, ainsi modifié par le Sénat, se lit en conséquence comme il suit:

Les gérants généraux des banques (ou, en l'absence du gérant général d'une banque, le fonctionnaire qui l'a désigné; ou, à défaut de désignation, le fonctionnaire qui, après lui, exerce à la banque l'autorité principale), doivent à une réunion dûment convoquée à cet effet,

Désigner les vérificateurs. En d'autres termes, la disposition se trouve conforme à la loi qui a constitué l'Association des banquiers canadiens, et elle exige du gérant général qu'il agisse, ou en son absence quelqu'un ayant délégation. Elle ne dérange rien à la règle qui veut que les gérants généraux des diverses banques nomment les vérificateurs.

L'amendement qui suit regarde l'article 72. En sortant de cette Chambre, le projet de loi disait:

Le conseil du trésor établira des règlements prescrivant aux banques la désinfection et stérilisation, avant de les rendre de nouveau à la circulation, de tous les billets de banque et billets fédéraux qui sont venus en la possession.

C'est là une question qui a été assez longuement débattue devant le comité des banques et du commerce, et nous avons finalement arrêté qu'il serait bon de rendre obligatoire la stérilisation par les banques de leurs propres billets et de ceux du Dominion qui viennent en leur possession, par intérêt pour la santé publique. Depuis que le projet de loi est sorti de cette Chambre pour aller au Sénat, un fonctionnaire de l'administration américaine, dont j'ai oublié le nom, a fait un rapport où il déclare que l'on ne trouve point de germes sur les billets de banque, même vieux et souillés.

Bien que ne considérant pas cette assertion comme concluante, et bien que, selon moi, un billet de banque malpropre porte vraisemblablement les germes que l'on s'attend à trouver, nous désirons avoir le temps de nous renseigner sur le sujet et soumettre ces billets aux observations de spécialistes. Ce fonctionnaire des Etats-Unis dont j'ai parlé a évidemment pensé que l'encre sur les billets de banque laissait peu de chances aux germes de s'y loger, et qu'il était par suite inutile de les faire désinfecter. J'ai l'intention de faire examiner la chose, et, s'il est constaté qu'un billet de banque malpropre porte des germes susceptibles de mettre la santé publique en danger, nous établirons les règlements prévus. Telle a été l'opinion à laquelle le Sénat s'est arrêté, et il a substitué le mot " peut " au mot " doit ", autorisant mais n'obligeant pas le conseil du trésor.

Il y a à l'article 106 un changement dû à une erreur d'impression: three au lieu de there.

La modification de quelque importance qui vient ensuite se trouve à l'article 114. C'est un nouvel amendement que le Sénat propose, amendement qui semble ne pas devoir soulever d'objections, et qui peut-être est à désirer. Il oblige les banques à transmettre par lettre chargée à la personne à qui un dividende ou un reliquat est payable un avis énonçant cette circonstance. L'article 114, qui est ainsi amendé, s'applique au cas de dividendes et de reliquats demeurés impayés pendant cinq ans, et le but du Sénat a été de faire, quand cela se pourrait, donner un avis à ceux à qui des dividendes ou sommes sont à payer, selon le cas.

Le Sénat a retranché l'article 131A. Cet article a trait à l'obtension du certificat du conseil du trésor, et il impose une peine pour désobéissance à ses dispositions. L'article a été remanié par le ministère, et il énonce plus explicitement que le fait de ne pas se conformer à ces prescriptions sera tenu pour délictueux. Le changement opéré ne regarde absolument que la sanction, et il ne modifie en rien la substance de l'article.

Sir WILFRID LAURIER: Quelles sont les pénalités?

M. WHITE: J'allais justement arriver à cela. L'article 131A de la loi se lisant comme il suit quand il a quitté la Chambre:

Antérieurement à l'époque à laquelle le certificat qui permet à la banque d'émettre des billets et de commencer les opérations de banque a été obtenu du conseil de la trésorerie, il y a contravention à la présente loi, si un directeur provisoire ou un directeur autorise le paiement ou est partie au versement ou à la réception, à même les deniers versés par les actionnaires, ou à même l'intérêt sur ces deniers, de toute somme pour commission, appointements ou demande de rémunération pour services se rattachant à la constitution en corporation au à l'organisation de la banque ou en résultant.

2. Après que le certificat aura été obtenu du conseil de la trésorerie, il y a contravention à la présente loi si un directeur autorise le paiement, et si le gérant général ou autre

employé de la banque paye ou fait payer quelque somme pour ou à raison des frais de constitution ou corporation ou d'organisation de la banque, sauf et excepté si la somme ainsi payée, est mentionnée et comprise dans l'état soumis au conseil de la trésorerie à l'époque à laquelle la demande a été faite, sous le régime de la présente loi, au conseil de la trésorerie, d'un certificat permettant à la banque d'émettre des billets et de commencer les opérations de banque.

3. Si aucun certificat n'a été obtenu du conseil de la trésorerie dans la limite du temps prescrit par la présente loi, il y a contravention à la présente loi si un directeur provisoire ou un directeur autorise ou est partie au versement ou à la réception, à même les deniers versés par les souscripteurs, de quelque somme d'argent pour commission, appointements ou demande de rémunération pour services se rattachant à la constitution ou à l'organisation de la banque ou en résultant, à moins qu'il ait été pourvu à ce paiement, en conformité de l'article 16 de la présente loi.

Quant à la banque Monarch, qui avait reçu l'autorisation législative et avait un certain montant de son capital souscrit, elle ne réussit pas plus tard à se conformer aux dispositions de la loi, surtout relativement au chiffre du capital à acquitter. Les directeurs provisoires versèrent $40,000 en commissions, en salaires et en frais divers. Les tribunaux ont été saisis de l'affaire, et il a été décidé que la plupart de ces dépenses n'étaient pas autorisées et les directeurs furent condamnés à rembourser ces sommes. Mais ces deniers ayant été versés, le liquidateur me dit qu'il sera impossible d'en percevoir plus qu'une certaine partie. Cet amendement tend à empêcher les directeurs provisoires de verser, avant l'émission du certificat du conseil de la trésorerie, des deniers pour le compte des actions sauf pour certains usages qui ne nécessitent pas la dépense de fortes sommes. En outre, quant aux commissions et frais se rattachant à l'autorisation législative ou à l'organisation, il faut qu'un état circonstancié de ces frais soit transmis au conseil de la trésorerie, lorsqu'on demande le certificat, et cet état doit être approuvé par le conseil. En d'autres termes, le conseil de la trésorerie est autorisé à réglementer le chiffre des frais à effectuer pour l'organisation et la constitution législative de la banque. Voici le texte portant cette modification:

Si, antérieurement à l'époque à laquelle le certificat qui permet à la banque d'émettre des billets et de commencer les opérations de banque a été obtenu du conseil de la trésorerie, un directeur provisoire ou un directeur autorise le paiement ou est partie au versement ou à la réceptiton, sur les deniers versés par les actionnaires, ou sur l'intérêt de ces deniers, de toute somme pour commission, appointements ou demande de rémunération pour services se rattachant à la constitution en corporation ou à l'organisation de la banque ou en résultant, cet acte constitue une contravention à la présente loi.

M. WHITE (Leeds).

Voilà le principal amendement du premier paragraphe. Voici les autres modifications apportées aux paragraphes 2 et 3:

"(2) Si, après que le certificat aura été obtenu du conseil de la trésorerie, un directeur autorise le paiement de quelque somme, et si le gérant général ou autre employé de la banque paye ou fait payer quelque somme pour ou à raison des frais de constitution en corporation ou d'organisation de la banque, sauf et excepté si la somme ainsi payée est mentionnée ou comprise dans l'état soumis au conseil de la trésorerie à l'époque à laquelle la demande a été faite, sous le régime de la présente loi, au conseil de la trésorerie, d'un certificat permettant à la banque d'émettre des billets et de commencer les opérations de banque, cet acte constitue une contravention à la présente loi.

"(3) Si aucun certificat n'a été obtenu du conseil de la trésorerie dans la limite du temps prescrit par la présente loi, il y a contravention à la présente loi si un directeur provisoire ou un directeur autorise ou est partie au versement ou à la réception, à même les deniers versés par les souscripteurs, de quelque somme d'argent pour commission, appointements ou demande de rémunération pour services se rattachant à la constitution ou à l'organisation de la banque ou en résultant, à moins qu'il ait été pourvu à ce paiement, en conformité de l'article 16 de la présente loi".

Il faut observer que les deux articles sont presque similaires, sauf que l'amendement porte expressément que l'inobservation de cet article constitue une contravention de la loi et que ceux qui s'en rendent coupables sont passibles des peines prévues par le texte. Deux nouveaux paragraphes viennent s'ajouter à l'article 147. L'objectif visé est de décréter que l'inobservation d'un amendement suggéré par le comité des banques et du commerce et adopté par cette Chambre constitue une contravention de la loi.

Voici l'article 147b:

147b. Toute banque qui néglige de fournir et de transmettre, au ministre, au cours du mois de janvier de chaque année, un état indiquant en détail la valeur marchande de ses biens, meubles ou immeubles, possédés sous l'autorité de l'article soixante dix-neuf de la présente loi, est passible d'une amende de cinquante dollars pour chaque jour de défaut, après l'expiration de ce délai pendant lequel la banque néglige de fournir et transmettre cet état.

La banque devient ainsi responsable de la négligence à transmettre le rapport annuel touchant la valeur de ses biens. Cette Chambre, on s'en souvient, a adopté un amendement portant que les banques sont tenues de transmettre des rapports sur la légitime évaluation des biens qu'elles détiennent sous l'empire de l'article 79. Le paragraphe 147c dispose:

147c. Toute banque qui néglige de fournir et transmettre au ministre un état trimestriel à la fin du dernier jour juridique des mois de mai, juin, septembre et décembre de chaque

année, indiquant les détails que peut prescrire, par règlements, le conseil de la trésorerie, des taux d'intérêt et d'escompte exigés par la banque, cet état devant être fourni et transmis dans les premiers trente jours à compter des jours juridiques susdits, et signé par les personnes requises par la présente loi, est passible d'une amende de cinquante dollars pour chaque jour, après l'expiration de ce délai, que la banque néglige de fournir et transmettre cet état.

Il est décrété ici que c'est une contravention de la loi de manquer de faire rapport sur les taux d'intérêt. Le bill, dans sa teneur, au sortir des mains de la Chambre, ne décrétait pas de peine spéciale.

Voilà toutes les modifications effectuées par le Sénat. Comme ces modifications sont peu nombreuses et de minime importance, et que les articles ainsi modifiés ont été de la part du Sénat l'objet d'une consciencieuse étude et qu'on n'a touché à aucun des principes consacrés dans le texte et jugés essentiels par le comité, je propose que la Chambre donne son assentiment aux amendements effectués par le Sénat.

M. MACLEAN (Halifax): Il n'est qu'un seul de ces amendements dont je serais disposé à révoquer la légitimité en doute; mais comme la session est à la veille d'expirer, je ne veux pas m'opposer à la motion demandant l'assentiment de cette Chambre aux amendements apportés au bill par le Sénat. Je me contente d'une simple observation, après une épreuve de quelques mois donnée à l'article ainsi modifié par le Sénat, s'il est constaté que cet article ne fonctionne pas dans le sens prévu par le comité des banques et du commerce, je désire conserver la pleine liberté de rouvrir le débat à la prochaine session.

M. W. F. NICKLE (Kingston): J'ai prêté une religieuse attention à l'explication que le ministre des Finances nous a donnée des amendements effectués par le Sénat, et si j'ai bien saisi sa pensée, voici à quoi tout se résume: Adopter dans toute leur intégrité, sans critique tous ces amendements, bien qu'ils infirment presque, en nombre de circonstances du moins, le résultat des efforts déployés par le comité des banques et du commerce, au cours de tant d'heures consacrées à la preuve testimoniale et aux dépositions, alors que le bill était à l'étude. J'ai l'intention de signaler à cette Chambre ces modifications que le ministre qualifie d'insignifiantes. La première modification porte sur la stérilisation des billets de banque. Cette disposition avait été adoptée par les médecins, membres du comité, à la suite de deux ou trois jours de discussion et après audition de témoins. L'opinion à la fin du débat, semblait unanime en faveur de l'importance de cette réforme, appliquée avec succès aux Etats-Unis. L'amendement suggéré par le Sénat, nous dit-on, repose sur les bases scientifiques, et si je puis en langage épigrammatique en préciser la raison, c'est que les billets de banque sont nocifs aux microbes.

On prétend qu'il n'y a pas de raison donnée à l'appui de l'hypothèse que les billets de banque ne sont pas antihygiéniques. Les médecins du comité des banques et du commerce nous ont dit que ces billets de banque sont dangereux, et qu'il faut les stériliser; mais le Sénat a changé tout cela, et le ministre des Finances ne dit rien à l'appui des raisons ou conclusions du comité.

Le Sénat a modifié un autre article du bill qui autorise les banques à établir des bureaux de transfert dans les diverses provinces. Le comité des banques et du commerce a décidé que l'établissement de ces bureaux de transfert doit être obligatoire. A la base de l'amendement du texte primitif repose le principe portant que la dualité d'impôt, sous forme de droits successoraux est injuste. Les hommes les plus autorisés ont rendu témoignage à cet égard et on a soumis au comité l'opinion des meilleurs légistes. La Chambre ignore peut-être qu'aujourd'hui, au décès d'une personne, souvent on prélève pour ainsi dire un double impôt sous forme de droits de succession. La loi des diverses provinces porte que lorsque des biens meubles se trouvent dans la province, ils peuvent être frappés de droits successoraux, et les parlements de certaines provinces ont posé en principe que lorsque le bureau chef d'une banque se trouve dans une province où le testateur ou le décédé n'avait pas son domicile, on prélève une deuxième taxe. Citons un exemple bien typique: Voici qu'un citoyen d'Ontario décède, laissant une succession assez importante pour qu'elle soit soumise à l'impôt sur les successions; la province d'Ontario impose une taxe, et si le décédé laisse des actions de banque dans la province de Québec celle-ci déclare que, parce que le siège principal des affaires de la banque se trouve dans cette province, il ne doit pas s'opérer de transfert d'actions, à moins qu'on ne paie à cette dernière province les droits successoraux.

Je sais de science certaine et sans doute mon expérience est celle de tous les avocats d'Ontario et des autres provinces—que l'on a acquitté un double impôt sur d'importantes successions, l'un de ces impôts allant à la province où le testateur avait son domicile et l'autre à la province où était situé le bureau principal de la banque. Le Sénat s'est tiré d'affaire assez cavalièrement: l'opération semble des plus simples; il suffit de rendre facultatif, au lieu d'obligatoire l'établissement d'un bureau de transfert. Le comité des banques a posé en principe qu'il ne faut soumettre les successions qu'à un seul impôt et qu'il doit se prélever

dans la province même où le testateur avait son domicile, et cela d'après le principe de droit parfaitement reconnu que les biens meubles sont situés là où le propriétaire possède son domicile. Le Sénat a mis tout cela au rancart, et j'ai été étonné que le ministre des Finances n'ait pas prêté aide à son comité, car je le croyais partisan du principe énoncé.

M. WHITE (ministre des Finances): L'honorable député était-il ici, quand j'ai discuté la question aujourd'hui même?

M. NICKLE : Une forte partie des observations du ministre m'ont échappé; mais dans la mesure où la chose m'a été possible, j'ai suivi son discours.

M. WHITE : J'ai mentionné ce que je crois être l'avis judiciaire des membres du Sénat: c'est-à-dire que dans la mesure où l'article, dans sa teneur au sortir de cette Chambre, pourrait réaliser l'objectif visé par l'honorable député; à savoir, que deux provinces ne puissent pas percevoir de droits successoraux sur les actions de banques, l'amendement atteindrait tout aussi bien ce but.

En d'autres termes, si la banque peut établir des bureaux dans les différentes provinces de telle sorte qu'une action puisse être complètement transférée, l'argument légal est que si le tribunal voulait donner effet à l'article avec le mot "devra", il donnerait précisément le même effet à l'article que s'il y avait le mot "pourra".

M. NICKLE: C'est vrai; mais l'erreur est que si le mot pourra est laissé dans le bill, comme le comité de la banque et du commerce de la Chambre l'a laissé, alors la banque peut établir ses bureaux et toute ambiguïté disparaît; mais, tel que le sénat a amendé le bill, les banques peuvent établir ces bureaux si elles le désirent et si elles ne les établissent pas, il n'y a aucune possibilité d'obtenir satisfaction. En d'autres termes, le droit d'obtenir un bureau de transfert est laissé au choix de la banque et si la banque ne s'en sert pas, il n'y aura jamais possibilité pour un testateur de se débarrasser de ce deuxième droit de succession, parce je doute que la banque agisse jamais. Le comité de la banque de la Chambre a posé le principe que les banques devraient avoir des bureaux de transfert dans toutes les provinces, parce qu'il était absolument injuste qu'une propriété soit taxée deux fois dans le cas de succession.

Il y a encore un amendement plus radical. Nous avons combattu durant des heures au comité des banques; nous avons combattu pour le genre de déclaration qui devait être soumise par les banques et après beaucoup de discussion, nous rangeant à l'avis de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. McCurdy), le mot "détaillé" fut inséré dans l'article. Le Sénat a biffé ce mot et, en le faisant, il a supprimé la partie la plus importante de l'article. Il ne veut plus rien dire de ce que voulait la Chambre. Le comité de la banque et du commerce ou du moins certains groupes de ce comité ont combattu les intérêts qui voulaient laisser le bill des banques exactement tel qu'il était. Nous avons combattu équitablement, chaque jour, devant le comité nous avons fait entendre des témoins à l'appui de nos idées et après des heures de travail, nous avons soumis notre rapport. Maintenant, nous trouvons que tout est annulé par les inamovibles du Sénat. C'est bon de dire que le Sénat a tué le bill naval et qu'en agissant ainsi il a méconnu la volonté du peuple. C'est possible, mais il a aussi méconnu l'esprit progressif de la province d'Ontario dans l'amendement qu'il a fait à ce bill et j'espère sincèrement que la Chambre ne concourra pas dans l'adoption de cet amendement.

M. BENNETT (Calgary): Je désire appuyer tout ce qu'a dit l'honorable député de Kingston (M. Nickle). Je n'ai pas l'intention de reprendre en détail tous les arguments qu'il a développés, mais je dis que tous les amendements qui ont été imposés à un comité sans bonne volonté—je n'étais pas présent pendant une grande partie des séances et je le regrette—ont été annulés et détruits par le Sénat et il s'agit de savoir si quelques capitalistes pourront se rendre maîtres du Parlement. C'est une question importante et je crois que lorsque nous avons ordonné certaines choses que nous voulions absolument rendre obligatoires, il ne peut pas être toléré que le Sénat les rende permissibles parce qu'en les voulant impératives, nous avons fait ce que nous pensions être dans les meilleurs intérêts du Canada. C'est un bel état de choses et les institutions parlementaires en sont arrivés à une situation remarquable quand, pour satisfaire le caprice du Sénat, on nous dit que ce que nous avons fait impératif est permissible et que les tribunaux interpréteront le mot "pourra" comme "devra". Pourquoi ne pas laisser le texte comme nous l'avions indiqué et donner l'assurance que ce que nous voulions être sûr, sera sûr et ne pas nous obliger à faire un procès pour être certains de ce que nous voulions. On reconnaîtra finalement que la loi des Banques de 1913 est la même qu'il y a vingt ans sans changement, sans qu'on ait fait un simple pas en avant ou introduit une motion favorisant un progrès ou une réforme, sauf en ce qui concerne l'audition lorsque la clameur de l'opinion publique l'exigeait et en deux ou trois autres particularités. Le Parlement siège depuis huit mois et je peux le dire sans crainte de contradiction que la loi des Banques sur

laquelle nous avons travaillé pendant six ou sept mois est, d'une façon générale, la loi des Banques qui était dans les statuts du Canada il y a vingt ans ou au moins quinze ans et je dis que ce n'est pas conforme à l'esprit de nos institutions. Je désire donner mon appui à tout ce qu'a dit l'honorable député de Kingston (M. Nickle).

M. J. H. BURNHAM (Peterborough-ouest): Je fais partie du comité de la banque et je désire joindre ma protestation contre la conduite du Sénat. Il me semble étrange qu'après l'enquête minutieuse et très longue faite par le comité, un certain nombre de messieurs puissent à l'instant annuler tout ce que nous avons fait et rendre permissible ce que nous avons indiqué comme impératif. Ils n'osent pas se montrer devant l'opinion publique, mais ils essayent de mettre à effet leur dessein en passant par la porte de derrière.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Je pense que les honorables députés qui ont fait preuve d'une si grande indignation sur cette question, se fâchent sans nécessité. A entendre parler l'honorable député de Calgary (M. Bennett), on pourrait croire que le comité de la banque, était absolument unanime sur tous les points. On a exprimé des doutes sérieux sur la possibilité et les avantages de la proposition d'établir ces bureaux dans la forme indiquée ici et il me semble absolument inexplicable que l'on se permette des tirades contre l'autre Chambre du Parlement parce qu'un groupe d'hommes d'affaires ont entendu les arguments relatifs à la question, les ont étudiés ainsi que toutes les propositions faites et ont pris la décision qui est exprimée dans cet amendement. Pour moi, comme membre du comité des banques et du commerce, qui ai assisté aux séances de ce comité, je tiens à protester contre les honorables députés qui ont employé un tel langage.

M. McCURDY: Que dira-t-on du changement fait en biffant le mot " détaillée ". C'est un point sur lequel notre comité était unanime, je pense.

M. MACDONALD: Je ne veux pas discuter les différents amendements introduits par le Sénat. L'honorable député de Queens et Shelburne (M. McCurdy) a proposé beaucoup d'amendements au comité de la banque qui, s'ils avaient été adoptés, auraient transformé fort curieusement la loi. Je me suis levé seulement pour protester contre ce déploiment inutile de protestations qui ne sont absolument pas justifiées.

M. CLARK (Red-Deer): Je n'ai pas assisté aussi fréquemment que j'aurais dû le faire aux séances du comité de la banque. Un des désavantages d'avoir notre esprit si occupé des affaires étrangères c'est de ne plus pouvoir donner assez d'attention à nos affaires intérieures. Mais si mon honorable ami de Calgary a recueilli à propos de ce qui s'est passé au comité, des renseignements aussi exacts que ceux qu'il a obtenus sur la longueur de la session, ce n'est pas un guide sûr. Il dit que nous sommes maintenant dans le huitième mois de la session.

M. BENNETT (Calgary): Oui, c'est vrai, c'est le huitième: novembre, décembre, janvier, février, mars, avril, mai...

M. McCURDY: Juin.

M. CLARK: C'est peut-être une bonne façon d'argumenter devant un tribunal, mais au Parlement, cela ne mèneraiit pas très loin mon honorable ami. Il entreprend de prouver que nous n'avons pas achevé le septième mois, mais que nous sommes dans le huitième. Quel avocat est mon honorable ami. Je ne crois pas qu'il parle sérieusement. Il a mal compté les mois.

Je tiens à appuyer ce qu'a dit mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) sur la nécessité d'avoir un peu plus de calme au sujet de ce qui a été fait dans l'autre Chambre du Parlement.

Mon honorable ami qui a des idées si particulières sur le longueur de la session dit que ce sera le même bill qui a été adopté il y a vingt ans, si nous l'acceptons avec ces amendements. N'ayant pas la compétence technique pour me former une opinion, j'ai à choisir entre celle de l'honorable député de Calgary et celle du ministre responsable du projet de loi. Que dit le ministre à ce sujet? Je crois que le plus simple député de la Chambre sera naturellement porté à consacrer toute son attention à ce qu'a dit le ministre responsable de la loi, surtout le ministre qui a passé sa vie à étudier cette question des banques. Il a dit que les amendements du Sénat ne modifiaient pas le principe fondamental du bill tel que la Chambre l'avait adopté; ainsi les paroles de l'honorable député de Calgary signifient que le bill défendu et approuvé par le ministre est le bill d'il y a vingt ans. C'est une querelle que je peux parfaitement bien laisser régler par le ministre et l'honorable député.

Pour moi, je me guide d'après ce qu'a dit le ministre, surtout que le député de Calgary a des manières particulières d'arriver à ses conclusions, dans des questions qui touchent à la finance et à l'arithmétique. J'ai écouté avec intérêt ce qu'a dit l'honorable député de Kingston (M. Nickle) à propos de la désinfection des billets. Dans l'Ouest, nous voyons si peu de billets de banque et nous avons tant d'air salubre dans cette région que nous sommes portés à courir beaucoup de risques d'être en contact avec les microbes, si nous avons une

chance d'entrer en possession de quelques billets de banque. Je ne crois pas que de tout ce qu'ont dit les avocats qui ont fait des discours, il y ait chance de provoquer une révolution heureuse. Nous devrions être prudents en parlant d'une Chambre conjointe du Parlement et ne pas nous servir d'expressions comme celles qu'a employées mon honorable ami.

Je suis bien prêt à me laisser guider par le ministre. Je suis peiné de voir que l'honorable député de Kingston et l'honorable député de Calgary soient disposés à faire de l'opposition à cette époque de la session. Je ne pense pas que leurs efforts pourront renverser l'administration, et comme je l'ai dit, je m'en rapporte au ministre sur une question de ce genre.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Monsieur l'Orateur, j'ai beaucoup regretté que durant la prise en considération de la loi des banques au comité, je n'ai pas pu, à cause d'autres devoirs que j'avais à remplir, donner toute l'attention que j'aurais voulu à ce projet de loi. Je puis dire pour l'information des honorables députés qui sourient et spécialement pour l'honorable député qui vient de prendre la parole que j'ai été assez heureux pour m'en occuper assez pour me permettre de donner mon opinion au Parlement avec la sanction de ma propre intelligence et non en comptant sur celle d'un autre, quelle que soit la place élevée dans la Chambre.

A mon avis, le Sénat, par son intervention, fait disparaître de ce bill la plupart des amendements que les membres les plus éclairés du comité des banques et du commerce avaient réussi à faire adopter. Mon but en prenant la parole est surtout de protester contre une coutume qui est devenue trop générale depuis quelques années; je veux parler des influences extérieures qui se font trop sentir dans cette Chambre. Bien qu'il soit difficile de fixer des limites précises et de dire à ceux qui se tiennent dans les couloirs: "vous irez jusqu'ici, mais pas plus loin" il est facile de constater que les tireurs de ficelles jouent un trop grand rôle ici et au Sénat et qu'ils dépassent considérablement les limites qui devraient leur être assignées.

On me dit que pendant que ce bill était en discussion devant l'autre Chambre, l'avocat salarié de l'association des banquiers occupait un siège dans l'enceinte même de la Chambre et qu'il est même allé jusqu'à contredire des sénateurs. Si cela est vrai, il n'est pas étonnant que ce bill nous revienne mutilé. Nous devrions nous occuper sérieusement de cette question et décider une fois pour toutes quels sont les droits de ces émissaires et quelle importance il convient de leur accorder devant les comités et devant la Chambre. En agissant ainsi, nous contribuerions considérablement à faire disparaître les soupçons qui existent dans le public depuis quelques années et qui ne sont peut-être pas entièrement mal fondés.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Monsieur l'Orateur, j'ai étudié assez attentivement les amendements apportés par le Sénat à ce bill. Celui qui concerne la désinfection des billets de banque laisse à la discrétion du ministre des Finances de décider s'il y a lieu de faire appliquer les dispositions de la loi. Je ne vois rien de dangereux dans cet amendement et nous pouvons être assurés que si le ministre des Finances, après avoir pris les renseignements nécessaires, décide qu'il y a lieu d'ordonner la désinfection, la chose sera faite.

Quant au mot "détail", je partage la manière de voir de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Je crois comme lui que nous avons un homme éminent à la tête du département des Finances et que s'il croit nécessaire de modifier ou d'améliorer les rapports que les banques sont tenues de lui faire, il saura prendre les moyens d'arriver à ses fins. Ce bill n'a rien de commun avec les lois des Mèdes et les Perses. L'an prochain, nous pourrons exiger des rapports plus complets, si nous croyons que c'est utile.

Quant à l'amendement concernant les pénalités, je considère que c'est une amélioration apportée au bill. Je crois comprendre que cet amendement a été, en grande partie, conseillé par le département des Finances et je sais personnellement que M. Ross, un fonctionnaire du département, a des idées très arrêtées sur cette question.

Quant aux interventions extérieures dont a parlé l'honorable député de Portage la Prairie (M. Meighen), je dois dire que j'occupe un siège dans cette Chambre depuis trois ou quatre ans et que jamais personne ne m'a approché pour influencer mon vote ou mon attitude sur une question quelconque. On ne m'a jamais demandé d'appuyer un bill, avant qu'il fût renvoyé devant le comité, mais pour des raisons que j'ignore, personne n'a jamais cherché à exercer la moindre pression sur moi, quand je faisais partie d'un comité de la Chambre. Depuis que je suis membre du parlement, j'ai pris une part assez active aux délibérations d'au moins deux comités.

Mon honorable ami me permettra de lui dire que mon frère n'a pas à s'abaisser ni à se faire l'émissaire de l'association des banquiers ni d'aucune autre association en ce pays. C'est un homme absolument indépendant, qui vient ici comme avocat de l'association des banquiers. Si celui qui dirige les délibérations du Sénat lui a fait la politesse de lui offrir un siège, il aurait eu mauvaise grâce à refuser.

Il n'est pas venu ici pour tirer des ficelles ni solliciter les députés. Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui osera affirmer que mon frère a cherché à l'influencer. Il n'a jamais été et n'est pas ce qu'on entend généralement par un "lobbyist".

J'ajouterai que personne n'est plus opposé que moi aux interventions du dehors; je n'admets pas qu'un étranger prenne un député par le bras, l'amène dans un coin et cherche à lui faire faire des choses que son jugement reprouve. Je n'ai pas besoin de me défendre, car je suis assez connu des membres de cette Chambre qui font partie des mêmes comités que moi. Quant à mon frère, je dirai que les remarques de l'honorable député de Portage de la Prairie sont absolument imméritées et que je les considère comme injurieuses.

M. MEIGHEN: On me permettra de dire, comme question de privilège, que la seule allusion que j'ai faite à la personne dont parle l'honorable député d'Oxford, c'est qu'elle occupait un siège dans l'enceinte du Sénat. J'ai dit que la chose m'avait été rapportée. Si mon honorable ami est en état de nier l'exactitude de ce renseignement, ses paroles auront un rapport quelconque avec ce que j'ai dit. Tout ce qu'il a dit jusqu'à présent n'a aucun rapport avec mes remarques au sujet de son frère.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Pour une fois, je suis presque d'accord avec l'honorable député de Calgary (M. Bennett) et je crois comme lui que la loi des banques, telle que nous l'avons en ce moment, est à peu près la loi des banques d'il y a vingt ans. Mais je n'admets pas avec lui que cela est dû à l'intervention du sénat. La faute en est à la Chambre des Communes et nul député n'a le droit de s'excuser en reprochant au Sénat les quelques amendements insignifiants qui ont été faits et que le ministre des Finances demande à la Chambre d'accepter. L'honorable député de Portage-la-Prairie a fait un appel pathétique à la Chambre et demande l'intervention de la loi ou de l'Orateur pour être protégé contre les entreprises des "lobbyists". Quoiqu'on ait pu dire jusqu'à présent dans le public, ses remarques mettront certainement le pays sous l'impression qu'il existe ici un état de choses que personne n'avait soupçonné jusqu'à présent. Je suppose que mon honorable ami parle pour lui-même et que la protection qu'il implore c'est pour lui et pour son entourage immédiat, qu'il l'a demande. Pour ma part, je partage la manière de voir de l'honorable député d'Oxford-nord et je n'ai pas besoin de la protection de la loi pour me débarrasser des entreprises des tireurs de ficelles, dans les couloirs. Je voudrais savoir de quel droit l'honorable député de Portage-la-Prairie profère publiquement de pareilles insultes à l'adresse de la Chambre des communes dont il fait partie depuis plusieurs années. Mon honorable ami ne se protégera pas contre la censure de ses électeurs et des citoyens de l'Ouest en disant que s'il a manqué à son devoir devant le comité des banques et du Commerce, c'est parce qu'il avait autre chose à faire ou qu'il était incapable de se défendre contre les entreprises des tireurs de ficelles.

M. NESBITT: Il était occupé à préparer le règlement de clôture.

M. OLIVER: Sans doute. Il ne pourra non plus faire excuser sa conduite en insinuant que ses collègues ont cédé à des influences du dehors. Il m'est arrivé de différer d'opinion avec certains membres de cette Chambre, quand je croyais qu'il n'agissait pas dans les meilleurs intérêts du pays, mais je l'ai déclaré sur le parquet de la Chambre, et j'ai accepté entière responsabilité de mes paroles. Je conseillerais à mon honorable ami qu'avant de se permettre de pareilles insinuations et d'insulter tout le Parlement, il devrait prendre les moyens de se protéger lui-même, en expliquant clairement son attitude. Cette loi des banques est très importante et elle expose certainement les membres du Parlement à venir en antagonisme avec les grandes institutions financières du pays, et une pareille attitude n'est pas toujours sans danger pour un homme public. Je ne me permettrai pas de dire que l'honorable député de Portage-la-Prairie ou quelques-uns de ses amis se laissent influencer par une pareille perspective. Je serais très peiné de croire qu'il en peut être ainsi. Il dépasse certainement les bornes quand il se permet des insinuations comme celle-là.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député va trop loin en disant qu'un homme a insulté la Chambre. A mon avis, rien n'a été dit qui puisse être interprété comme une insulte à la Chambre. Je considère que l'honorable député a dépassé les bornes en parlant comme il l'a fait.

M. OLIVER: Si c'est votre décision, je retire le mot.

M. l'ORATEUR: C'est ma décision.

M. OLIVER: Je retire le mot, mais je n'ai aucun doute que vous admettrez avec moi, monsieur l'Orateur, que l'honorable député de Portage-la-Prairie a commis un acte dérogatoire à la dignité du Parlement en parlant comme il l'a fait.

M. J. B. TAYLOR (New-Westminster): Je m'étonne du peu de perspicacité dont fait preuve l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). Il est évident qu'il n'a pas

observé les faits et gestes des "lobbyists" dans les couloirs de la Chambre, durant ces dernières semaines. Je tiens à réfuter ce qu'il vient de dire à l'adresse de l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) qui, ayant déjà pris la parole, n'a pas le droit de parler de nouveau.

Je tiens à ce que les Débats fassent connaître que l'honorable député a donné, en les citant, une interprétation tout à fait erronée aux observations de l'honorable représentant de Portage-la-Prairie. J'ai écouté attentivement ce que l'honorable député de Portage-la-Prairie a dit. Il a affirmé qu'on a permis à un coulissier dévoué aux intérêts des banques d'occuper un siège dans l'enceinte du Sénat, ce qui lui permettait d'intervenir dans les délibérations de ce corps législatif et de lui conseiller l'attitude à suivre à l'endroit du bill soumis à son examen. J'ai été étonné d'entendre confirmer cet avancé par un honorable député qui semblait connaître parfaitement la situation du coulissier en question, et mon étonnement n'a pas été moindre de constater que cet homme possédait une procuration à cet effet, procuration dont la teneur m'a frappé. Je joins ma protestation à celle de l'honorable député de Portage-la-Prairie contre le fait de permettre des procédures semblables, surtout lorsque le résultat a été—ce qui s'est produit dans cette circonstance—de rendre nulle la volonté des membres de cette Chambre qui, à propos de cette revision du statut relatif aux banques, ont présenté des modifications dans le but de protéger l'intérêt public.

M. F. B. McCURDY: (Shelburne-et-Queen): Je tiens à faire allusion à lamendement fait par le Sénat dans le cas de l'article 54, grâce auquel on se trouve à biffer le mot "entier". A l'estime de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) ce changement est "trivial." S'il veut prêter tant soit peu d'attention à ce sujet, il en arrivera, j'en suis certain, à la conclusion qu'il a prononcé des paroles dont il n'avait pas étudié suffisamment la portée.

M. OLIVER: C'était l'impression générale que m'avait laissée la teneur des observations de l'honorable ministre des Finance. Je n'ai pas mentionné de disposition, en particulier; j'ai parlé de toutes les modifications proposées composant un tout complet.

M. McCURDY: Si je ne me trompe, l'honorable député a assisté assez régulièrement aux séances du comité des banques et du commerce.

M. OLIVER: Je n'ai jamais pu assister aux réunions de ce comité. J'ai discuté ce projet de loi, en cette Chambre, non pas au comité.

M. TAYLOR.

M. McCURDY: Tous ceux qui ont assisté aux séances de ce comité ont entendu les plaintes reçues de diverses sources et affirmant que les taux réclamés par les banques n'étaient aucunement satisfaisants. Chaque fois qu'on s'est attaqué à ces tarifs, on s'est heurté à des états définis soumis par les principaux banquiers et faisant voir que les recettes de ces institutions n'excuseraient pas une légère "augmentation" établissant un écart entre le présent taux de 3 p. 100 acquitté sur les dépôts et celui réclamé pour escompte. Tous ces calculs étaient basés sur la supposition que l'état indiquant les profits et les pertes que chaque banque publie, à la fin de chaque année, était exact et constatait les recettes véritables de la banque. Certains membres du comité croyaient que ces états ne représentaient pas les bénéfices que les banques pouvaient réaliser avec l'argent dont elles se servaient. Il est parfaitement connu que les états portés comme profits aux rapports publiés annuellement par les banques sont calculés, après déduction faite, non seulement des dépenses d'administration, mais encore des pertes des succursales qui ne rapportent pas de bénéfices, des frais d'exploitation de toutes sortes et de la radiation des mauvaises dettes, sans compter qu'il existe encore une donnée relative aux pertes non révélées dans les emprunts courants de sorte que, sans un état détaillé des profits et des pertes pour se guider, il est absolument impossible de se former une opinion intelligente quant au taux d'intérêt réalisé par les banques sur l'argent qu'elles prêtent. En conséquence, toute modification qui tend à faire connaître le montant d'argent actuellement réalisé par les banques devient importante au premier chef. Voilà pourquoi la "légère" modification dont a parlé l'honorable député d'Edmonton doit s'imposer à notre examen.

Au comité des banques, les banquiers ont fait observer que, si l'on exigeait des états détaillés des profits et des pertes, cela pourrait engager certaines banques à faire provision de montants insuffisants tirés de leurs recettes pour faire face aux pertes qui pourraient surgir et qui ne sont pas connus présentement. Cela pourrait donc avoir pour résultat d'affaiblir la position de ces banques. C'est là une question d'une grande importance, mais il est aussi très essentiel pour nous de tenir compte de quelque chose qui est beaucoup plus important, l'intérêt public.

C'était dans le but de m'assurer si l'on pouvait ou non reclamer un taux d'intérêt moins élevé aux emprunteurs ou décreter un taux d'intérêt plus attrayant aux déposants, que j'ai cru qu'il était nécessaire d'avoir un état détaillé des profits et des pertes. Si les recettes réelles des banques,

telles qu'elles sont indiquées dans un état "détaillé", sont plus considérables que ne le sont celles indiquées dans l'état des profits tel que les banques l'ont publié, dans le passé, l'argument que ces institutions invoquent au sujet de la faible valeur que représente pour elles l'argent qu'elles ont en dépôt, etc., tombe de lui-même.

L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qualifie de "curieuses" certaines propositions faites au comité des banques et du commerce, et dont plusieurs n'ont pas été acceptées. Des nombreuses modifications soumises quelques-unes, sans doute, étaient inopportunes, mais un grand nombre se rattachaient à différents détails du statut relatif aux banques qui préoccupent présentement l'opinion publique. On me pardonnera, peut-être, de déclarer qu'un détail "curieux" qui m'a frappé, au comité des banques et du commerce, fut que presque tous les amendements d'une portée considérable qui furent rejetés, durent ce sort en grande partie au vote de membres du comité qui se rendirent à ce dernier pour voter, mais qui ne s'étaient pas montrés assez "curieux" pour assister à la discussion. En dépit de toutes ces discussions et des amendements "curieux", ainsi que l'honorable député de Pictou les appelle, qui furent soumis, le comité n'opéra le moindre changement radical, si nous en exceptons l'article 54 que le Sénat a modifié à nouveau.

Je suis convaincu qu'il est possible de perfectionner plusieurs des principales dispositions du statut relatif aux banques. A l'instar de l'honorable député de Kingston (M. Nickle), je me suis rendu au comité des banques et du commerce avec l'espoir—non pas qu'on modifierait radicalement notre système de banque, mais qu'on ferait en sorte d'altérer cette mesure de façon à promouvoir le commerce et l'industrie, tout en n'occasionnant pas de heurts trop sensibles dans l'essence même du système de banque canadien.

Je crois que les membres de ce comité qui ont pris une part active aux délibérations de ce dernier, ont compris la difficulté de traiter cette question au comité. J'en suis presque venu à la conclusion que le meilleur moyen à prendre pour faire exécuter ce travail, c'est de confier celui-ci à une commission de quelques membres qui sera plus compacte et qui, je l'espère, travaillera non seulement à l'avantge du public, mais encore au perfectionnement du système et—par ricochet—à celui des banques elles-mêmes. Je crois que l'état des affaires qu'on relève, aujourd'hui, ne réclame pas de modifications violentes, loin de là. Dans ces circonstances spécialement difficiles, il n'est pas bon d'apporter des changements soudains dans notre système de banque. Le commerce s'habitue à l'état de choses, quel qu'il soit, qui se développe autour de lui. Nous avons fait affaires durant un temps considérable sous un certain système, sans que, avant de modifier ce dernier, il ne nous appartienne pas de nous demander si l'heure est venue de changer tout cela. Cependant, il me semble qu'on devrait continuer les recherches et la discussion dans le but d'arrêter les changements qu'il convient d'opérer.

C'est à regret que je sens qu'il est de mon devoir d'exprimer mon avis sur les actes d'une chambre dont la juridiction égale celle de la Chambre des communes, mais on me pardonnera peut-être de dire qu'à mon sens les modifications proposées par le Sénat ne sont pas celles que le public réclame. Ce dernier, j'en suis convaincu, a approuvé les modifications proposées, au comité des banques et du commerce. En ce qui se rattache particulièrement à l'article 54, je suis persuadé que notre population tient à connaître le tribut qu'elle acquitte au système de banque pour le commerce de banque, dans ce pays. En biffant le mot "entier" dans l'article 54, le Sénat, à mon avis, a ignoré totalement le désir du peuple dans cette question, ainsi qu'il l'a déjà fait dans d'autres.

M. W F. MACLEAN (York-sud): J'accepte toute la responsabilité qui m'incombe, dans le cas de ce projet de loi tel qu'il est maintenant soumis à la Chambre. J'ai pris part aux premiers débats engagés sur cette mesure et je me suis efforcé de soumettre à la Chambre ce que je croyais être la fin substantielle qu'on pouvait atteindre, grâce à cette législation. J'ai déclaré que notre système était démodé; que le besoin de la circulation du monétaire suffisant à notre commerce et à notre industrie était urgent et que nous devrions arrêter bientôt des moyens nous permettant de faire face à ces embarras. Dans le premier discours que j'ai fait, j'ai fait observer—et j'approuve ce que mon honorable ami de Shelburne-et-Queen (M. McCurdy) dit à ce sujet—qu'on ne pourra résoudre cette question des banques que par la nomination d'une commission d'hommes compétents chargée de s'enquérir de tous les détails de cette matière, d'étudier cette dernière et de préparer un rapport qui servira à la préparation d'un projet de loi. Il n'y a maintenant devant le public rien qui puisse causer un désappointement aussi accentué que l'est celui créé par la forme en laquelle ce bill est adopté. On ne relève le moindre perfectionnement dans cette mesure. Nous devrions avoir une loi des banques comportant quelques-unes de ces idées avancées dans ce commerce qu'on trouve en Europe et en Australie. En voyant le congrès des Etats-Unis résoudre cette question du commerce de banque—et je comprends qu'il va s'en occuper bientôt—le Canada, je crois, comprendra mieux la

nécessité de nommer une commission qui étudiera cette question et qui fera rapport dans le but de préparer les données d'une nouvelle loi des banques pour le Canada, d'un nouveau statut relatif à la loi des banques du Canada et d'une nouvelle loi se rapportant au cours monétaire.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est): Je regrette de n'avoir pas eu l'occasion d'entendre l'honorable ministre des Finances non plus que quelques-uns des députés qui ont discuté cette question, au commencement de ce débat. Cependant, j'étais ici en temps utile pour entendre l'honorable député de Shelburne-et-Queen dire que des amendements d'une grande portée furent rejetés par des membres du comité qui n'avaient pas assisté au débat. Je crois que je fus aussi ponctuel...

M. McCURDY: J'ai dit que plusieurs de ceux qui ont voté contre des modifications importantes n'assistaient pas à ce débat.

M. ARMSTRONG: Je suis convaincu que la plus grande partie des membres qui ont voté de temps à autre ont pris un intérêt très marqué au travail du comité. Je suis étonné de certains avancés que j'ai entendus, ce matin, tels que ceux se rapportant à des hommes qui fréquentent les coulisses et qui jouissent de beaucoup d'influence auprès des membres du comité. Le projet de loi relatif aux banques a été devant le comité, des mois durant, et je dois dire que l'honorable ministre des Finances et le président du comité ont tenté les plus grands efforts en vue d'en arriver à la solution des problèmes importants qui ont surgi à propos de cette mesure. Les membres de la Chambre devraient apprécier ce travail qui est reconnu, je le sais, par la population en général. J'ai également entendu l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) affirmer que des membres de la Chambre prennent avantage....

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Les honorables membres de cette Chambre doivent se borner aux amendements du bill proposé par le Sénat. Il n'est pas permis, au point où nous en sommes, d'avoir une discussion générale de la loi des banques.

M. ARMSTRONG: Je regrette de m'être écarté des règlements de la Chambre. Je n'étais pas présent quand les amendements ont été lus; je voulais seulement exprimer mon opinion sur la position prise par le comité et sur le travail qui avait été fait. Les amendements proposées par quelques honorables membres de cette Chambre, quand le bill était en considération au comité des banques, ont été retirés par eux-mêmes, et je regrette qu'ils soulèvent maintenant des objections parce que ces amendements ne sont pas introduits dans le bill.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Avec l'indulgence de la Chambre, j'aimerais dire quelques mots au sujet de certains points dont il a été question ce matin lors de la discussion de ma motion que la Chambre se déclare en faveur des amendements faits par le Sénat à la loi des banques. Naturellement, le Sénat est un corps possédant juridiction coordinative avec cette Chambre; et par conséquent c'est non seulement son droit, mais son devoir de modifier toute disposition d'une loi comme la loi des banques, si tel est son désir. Ainsi que je l'ai fait remarquer, les changements effectués sont tous d'une importance secondaire. Les principaux amendements à la loi actuelle des banques, tels que les articles supplémentaires que nous avons édictés pour sauvegarder le public durant la période de l'organisation d'une banque; les articles relatifs à la vérification, qui sont entièrement nouveaux et qui ont été étudiés avec le plus grand soin par le comité; les dispositions importantes au sujet de l'encaisse des espèces d'or, au sujet de rapports plus complets et au sujet de l'extension des principes du gage des banquiers sur le grain, ont tous été maintenus dans la loi. Par conséquent, les changements effectués par le Sénat, tout en étant importants, sont d'une conséquence secondaire. Aucun article important de la loi, et aucun principe faisant le fond même de cette loi n'ont été modifiés par le Sénat; et en ayant égard au fait que le Sénat n'a certainement pas outrepassé ses droits en modifiant la loi, absolument comme cette Chambre aurait le droit de refuser d'accepter les amendements du Sénat, et si l'on considère que nous sommes tous désireux d'en arriver à la prorogation le plus tôt possible, il m'a semblé que même si cette Chambre jugeait que les sujets dont je viens de parler présentent de l'importance, ainsi que je le crois moi-même, cependant, en ce qui a trait au bill en son entier, ces changements sont suivant moi de conséquence secondaire, et par conséquent je considère qu'il serait préférable que la Chambre accepte ces amendements afin d'en arriver à une conclusion au sujet de cette loi des banques.

En ce qui concerne les mots "en détail" qui ont été retranchés par le Sénat, il n'est que juste de dire, je crois, que bien que cet amendement important ait été introduit dans la loi actuelle par les Communes,

ces mots n'en ont pas moins une signification équivoque ou ambiguë, et je sais que c'était l'avis de plusieurs membres du comité que les banques seraient libres d'interpréter ces mots comme elles l'entendraient. Une certaine banque pourrait donner plus de détails que les autres. Aucune disposition n'a été prise pour savoir en quoi ces détails devraient consister, et par conséquent, bien que je puisse croire que ces mots n'auraint pas dû être retranchés et que je serais heureux de les voir maintenus, tout cela est cependant d'une inconséquence relative, étant donné que le Sénat a pour ainsi dire adopté le bill qui lui avait été transmis.

En ce qui concerne le bureau de transfert, l'objet que le comité avait en vue n'était pas de donner des facilités pour le transfert d'actions par des gens résidant en diverses provinces, mais d'éviter qu'il pût être possible à deux provinces d'imposer des droits de succession sur les actions d'un testateur résidant dans une autre province. Je crois qu'il y a un moyen plus simple de surmonter cette difficulté, et je suis d'avis avec l'honorable représentant de Halifax (M. Maclean), que si, après essai, nous nous apercevons que cette disposition ne fonctionne pas bien, nous pourrons reprendre la chose, et même en dehors de tout cela je suis prêt à considérer la désirabilité de soumettre, à la prochaine session, une mesure décrétant que le domicile des actions est dans la province particulière où l'actionnaire se trouve à résider. Ce ne sont pas les actionnaires ni les banques qui ont demandé cette mesure; nous voulions seulement en ceci pouvoir faire face à l'objection que deux provinces pourraient imposer des droits de succession sur les parts d'un défunt ayant domicile dans l'une ou l'autre province. Un moyen bien simple d'en finir, si la Chambre en décide ainsi, serait de déclarer que le domicile d'une action est le domicile de son détenteur. Personnellement, je crois que c'est là le meilleur moyen de résoudre cette difficulté, et je serais heureux qu'on voulût bien considérer la chose d'ici à la prochaine session de la Chambre.

Il y a ensuite la question de la stérilisation des billets. Ce sujet a été porté à l'attention du comité par un médecin, l'honorable représentant de Perth-sud (M. Steele), qui s'en est occupé assidûment et avec zèle; et avant que le bill fût revenu à la Chambre, et avant que j'eus appris que le Sénat avait rendu facultatif ce que notre comité avait rendu obligatoire, je me consultai avec l'honorable représentant de Perth-sud et je lui dis que je croyais désirable que cetaines expériences bactériologiques fussent faites avant que cette mesure d'une nature obligatoire pût être mise en vigueur, parce que, si elle était obligatoire, le conseil de la Trésorerie se trouverait forcé d'édicter des règlements, et alors les banques seraient tenues de les observer, et cependant aucune expérience préliminaire n'avait été faite qui démontrait la nécessité de la chose ou qui enseignait la meilleure méthode à suivre pour accomplir l'objet que l'honorable député avait en vue.

Il était entièrement d'avis avec moi qu'il serait bon que cela fût rendu facultatif, et, par conséquent, je n'ai pas hésité à proposer que la Chambre des communes adoptât l'amendement du Sénat.

Une ou deux observations générales ont été faites que la loi n'était pas suffisamment progressive.

Je sais que la loi des banques et les affaires de banques en général constituent un sujet donnant matière à bien des opinions diverses, et je suis d'avis avec l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) qu'en substance la loi des banques ne diffère pas de ce qu'elle était il y a vingt ans, et j'ajouterai même, si on veut, qu'en substance, et dans ses principes primordiaux, cette loi ne diffère guère de celle de 1871, il y a plus de quarante ans. Cela ne signifie pas nécessairement que, parce qu'il en est ainsi, nous devons radicalement changer cette loi et en faire l'objet d'une revision particulière. Les affaires de banque, en Canada, sont en corrélation intime avec les affaires générales du pays, avec les intérêts commerciaux, industriels et agricoles, et ma politique au sujet d'une loi comme la loi des banques est d'user à la fois de progrès et de prudence, parce que, bien que nous pourrions être très sûrs de l'effet d'une certaine mesure ou d'un amendement à une mesure déjà existante, quand il s'agit d'un sujet aussi complexe et d'une portée aussi étendue que les affaires de banque, et pour lequel il est si difficile de prévoir à l'avance toutes les conséquences d'une mesure législative, pour ma part, j'adhère à l'opinion que je viens d'exposer que nous devons marcher progressivement mais prudemment, et c'est dans cet esprit que j'ai abordé l'étude de la revision de la loi. Je désire rendre cet hommage au comité des banques de cette Chambre.

Je ne crois pas qu'aucun comité d'aucune assemblée législative au Canada ait jamais montré un plus grand intérêt pour le sujet qu'il était appelé à considérer que ne l'a fait ce comité à propos de la loi des banques. Chacun, je crois, a pu se rendre compte de l'intelligence et de l'intérêt apporté à la discussion des divers articles, et de l'empressement avec lequel tous les membres du comité ont rempli en cette occurrence leurs devoirs vis-à-vis du peuple. Personnellement, je n'ai jamais cherché à influencer aucun membre du comité au sujet d'une clause quelconque. La discussion a été libre et loyale, chacun a eu l'occasion de soumettre tous les amendements

qu'il voulait et de les discuter à leur mérite, et je suis heureux de rendre témoignage de l'intérêt, de l'intelligence et du zèle avec lesquels les membres du comité, sans une seule exception que je sache, se sont consacrés aux devoirs très responsables qu'ils avaient asumés pour la considération de ce bill, après que la Chambre en eût été dessaisie.

L'honorable représentant de York-sud (M. Maclean) a déclaré qu'il y avait en ce moment, au Canada, une certaine disette de numéraire. Je dois dire que cela ne se borne pas au Canada, et c'est là présentement une condition économique commune à tout l'univers. Il y a manque de numéraire un peu partout, et le marché est très serré en Angleterre, en Allemagne, en France et aux Etats-Unis. Cette gêne financière est répandu actuellement par tout l'univers, et j'ajouterais même que cet état de choses a toujours à peu près existé.

M. MACLEAN (York-sud): Oh non!

M. WHITE: Ce ne serait pas trop dire que d'affirmer que le manque de numéraire a toujours existé, et cela dans la même étendue, pour l'espèce humaine, et je crois qu'il en sera toujours ainsi. Ce sera toujours une chose difficile de se procurer de l'argent, et, dans mon opinion personnelle, je crois que c'est là une bonne chose parce que, si vous obtenez trop d'argent, et si vous pouvez vous procurer facilement de l'argent à crédit, la tendance est à trop dépenser et vous créez alors des conditions qui ne sont pas désirables. L'histoire de la finance abonde en ces sortes d'exemples. La revision de la loi des banques est par elle-même d'une nature très complexe et il y faut apporter un soin et une considération extrêmes. En ce qui me concerne, j'ai donné à cette nouvelle loi mon attention la plus approfondie depuis deux ans. J'ai accueilli avec plaisir tous les avis qu'on a bien voulu me soumettre, et j'ai aussi recherché les avis de tous ceux que je croyais pouvoir m'aider à rédiger une mesure pouvant faire honneur au Parlement du Canada; et je crois qu'en somme, et bien que je sache qu'il existe des divergences d'avis sur certains articles, la loi que nous avons adoptée est satisfaisante. Cette loi émane, non seulement du Gouvernement, mais de la Chambre tout entière, car je ne l'ai jamais considérée comme étant d'une nature controversable, et je me suis efforcé d'en traiter tous les articles avec la plus entière impartialité, ainsi que je crois que la Chambre l'admettra volontiers. Ainsi donc la loi, en sa forme actuelle, représente les vues, sinon de tous, du moins d'une très grande majorité des membres de cette Chambre.

Durant l'année 1912-13, il y a eu une très grande gêne financière. Je ne crois pas que nous nous sommes rendus suffisamment compte ici de la gravité de ces conditions. Au Canada, nous n'avons pas plus souffert qu'ailleurs, et en réalité je crois pouvoir dire que nous avions très bien traversé cette période de tension générale. Personnellement, je suis d'avis que cette gêne va finir par disparaître graduellement et que, dans le cours naturel des choses, des conditions plus faciles finiront par prévaloir. Je ne serais pas même surpris que cela dût arriver plus tôt qu'on ne le croit généralement.

Ce n'était pas la chose du monde la plus facile que de refondre la loi des banques dans une année comme celle-ci, et dans les circonstances, en invitant la Chambre à accepter les amendements faits par le Sénat, pour les raisons que j'ai mentionnées, je me crois tenu de remercier les députés des deux partis de m'avoir prêté leur précieux concours afin de mettre la loi dans l'état où elle se trouve. Elle est loin d'être parfaite—il n'y aura jamais rien de parfait en ce monde—mais je pense que nous l'avons améliorée et que la Chambre est de cet avis.

M. STEVENS: Si j'ai bien compris, le ministre a déclaré qu'il est disposé à soumettre l'an prochain un projet de loi renfermant les modifications qui ont été rejetées.

M. WHITE. Non. Un article de la loi, l'article 43, je crois, a voulu établir une disposition aux termes de laquelle les cours de justice décideraient que les actions détenues par un actionnaire de la Colombie-Anglaise, par exemple, ne seraient pas frappées des droits de succession imposés par le gouvernement de la Colombie-Anglaise, ainsi que par le gouvernement d'Ontario, s'il s'agissait d'actions d'une banque ayant son siège social dans cette dernière province, parce qu'une décision des tribunaux a établi que le siège social d'une banque est le lieu où les actions sont sensées se trouver. J'ai dit ce matin que les amendements faits par le Sénat n'empêcheront pas, me dit-on, les tribunaux d'affirmer que les actions se trouvant dans la province où réside l'actionnaire, si l'article tel qu'il était au sortir des Communes leur permettait de rendre cette décision. Autrement dit, le Sénat, à ce que nous dit son leader, a été d'avis que son amendement provoquerait la même décision que l'amendement proposé par les Communes. J'ai dit cet après-midi qu'en attendant la prochaine session, je considérerais si la meilleure manière d'obvier à la difficulté ne serait pas de déposer un bill qui déclarerait, en autant que le Parlement du Canada est autorisé à le faire, que les actions d'une banque canadienne se trouve à l'endroit où est leur propriétaire. C'est-à-dire que, si un actionnaire de la Nouvelle-Ecosse détenant un certain nombre d'actions meurt, les actions qu'il détient seront frap-

pées des droits de succession imposés par cette province, mais non des droits de succession imposés par une autre province.

M. STEVENS: Pourrait-on soumettre, l'an prochain, les amendements que le Sénat a rejetés, ou bien la loi doit-elle rester telle quelle pendant dix ans.

M. WHITE: La présente loi, bien qu'il y ait une refonte décennale, peut être changée ou modifiée en tout ou en partie chaque année que le Parlement se réunit.

M. MACLEAN (York-sud): En réponse à l'honorable ministre, je voudrais dire...

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne se conforme pas au règlement.

M. MACLEAN: Et celui qui a pris la parole avant moi?

M. l'ORATEUR: J'ai posé la question à la Chambre et il a été convenu...

M. MACLEAN: Dans ce cas, il y a deux règles différentes pour les membres de la Chambre.

M. ARMSTRONG: Si cela est permis, je voudrais aussi prendre la parole.

(La motion de M. White est mise aux voix.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Armstrong (Lambton),	Graham,
Barker,	Guilbault,
Beattie,	Guthrie,
Bennett (Simcoe),	Hazen,
Best,	Henderson,
Blain,	Hepburn,
Blondin,	Lancaster,
Boivin,	Laurier (sir Wilfrid),
Borden,	Lavallée,
Boulay,	Law,
Bowman,	Lemieux,
Boys,	Macdonald,
Bradbury,	Macdonell,
Burnham,	Maclean (Halifax),
Burrell,	McKay,
Carroll,	McLean (Queen, I.P.-E.).
Carvell,	Merner,
Charlton,	Michaud,
Clare,	Molloy,
Clark (Red-Deer),	Mondou,
Clarke (Wellington),	Morphy,
Clements,	Nantel,
Cochrane,	Nesbitt,
Coderre,	Neely,
Cromwell,	Nicholson,
Crothers,	Oliver,
Currie,	Paquet,
Doherty,	Pardee,
Elliot,	Pelletier,
Fortier,	Reid (Grenville),
Fowler,	Rhodes,
Fripp,	Ross,
Garland,	Sharpe (Lisgar),
Gauvreau,	Shepherd,
German,	Smith,
Girard,	Stanfield,
Steele,	Turgeon,
Stewart (Lunenburg),	Walker,
Thomson (Qu'Appelle),	Wallace,
Thornton,	Warnock,
Tobin,	White (Leeds) et
	Wright.—83.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Bennett (Calgary),	Meighen,
Buchanan,	Nickle,
Emmerson,	Sexsmith,
Maclean (York, O.),	Stevens et
McCurdy,	Taylor.—10.

(La motion est adoptée et les amendements sont lus une 2e fois et adoptés.)

ADOPTION DES RESOLUTIONS BUDGETAIRES.

La Chmabre étudie les résolutions budgétaires rapportées par le comité des subsides.

Les résolutions sont lues une 1re et une 2e fois et adoptées.

LOI DES SUBSIDES.

Sur motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances), la Chambre se déclare en comité des voies et moyens.

M. WHITE: propose.

Que pour pourvoir aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public, pour l'année financière expirant le 31 mars 1914, la somme de $123,288,860.64 soit accordée à même les fonds consolidé du revenu du Canada.

(La motion est adoptée.)

Les résolutions budgétaires sont rapportées, lues une 1re et une 2e fois et adoptées.

L'hon. M. WHITE demande à présenter le bill n° 242 pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pendant l'exercice financier qui se terminera le 31 mars 1914.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

M. WHITE propose la 2e lecture du bill.

Sir WILFRID LAURIER: La prochaine étape devrait être franchie à la prochaine séance de la Chambre.

M. WHITE: J'ai cru que nous pourrions procéder à la troisième lecture et transmettre le bill au Sénat.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'y vois pas d'inconvénient, mais pourquoi aurions-nous deux lois des subsides lorsque la prorogation est si rapprochée?

M. WHITE: Mon très honorable ami sait que cela est urgent, en ce qui concer-

ne les cinq sixièmes du budget, à cause des exigences du service public.

Sir WILFRID LAURIER: Je comprendrais cela, s'il n'y avait pas une autre loi des subsides. Cependant, si l'honorable ministre croit qu'il est à désirer.....

M. WHITE: J'ai saisi l'objecton de mon très honorable ami, mais je crois qu'il vaut mieux procéder.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois, délibéré en comité et rapporté.)

M. l'ORATEUR: Quand le présent bill sera-t-il lu une troisième fois?

Sir WILFRID LAURIER: A la prochaine séance de la Chambre.

M. l'ORATEUR: A la prochaine séance de la Chambre.

TROISIEME LECTURE.

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 239), déposé par M. Doherty, tendant à modifier la loi des pénitenciers.

Le 2ème (n° 238), déposé par M. Doherty. concernant la chasse pélagique.

ADOUTION D'UNE LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice), le bill (n° 221), tendant à modifier le code criminel, est lu une 2e fois.

La Chambre se déclare en comité, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, pour discuter les articles du bill.

Sur l'article 3 (définition de l'expression "agents de la paix").

M. GERMAN. L'article comprend sous la désignation d'agents de la paix:

Tout officier ou agent de police, bailli, huissier, constable ou autre personne employée à la préservation ou au maintien de la paix publique et à la signification ou à l'exécution des actes de procédure civile.

C'est aller très loin. Plusieurs officiers de police sont d'excellents fonctionnaires. mais il y a des officiers de police et des constables, qui, je le crains, ne seraient pas des agents de la paix de la meilleure espèce.

M. DOHERTY: La seule modification apportée à l'article de l'ancienne loi consiste à ajouter les employés réguliers d'un pénitencier à la catégorie des personnes désignées sous le nom d'agents de la paix.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (armes dangereuses).

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la nature de l'amendement proposé dans cet article?

M. WHITE (Leeds).

M. DOHERTY: La loi actuelle interdit à quiconque, n'étant pas officier de police ou n'appartenant pas à cette catégorie de personnes, de porter sur lui un pistolet ou un fusil à air, à moins qu'il ne soit porteur d'un permis. La première modification a pour objet d'étendre cette défense au port de pistolets, de couteaux à étuis, de bowie-knife, de poignards, de stylets, de coups-de-poing américains, de casse-têtes ou autres armes offensives qui peuvent être cachées sur la personne, ou de fusils à air ou de quelque invention ou dispositif pour assourdir ou arrêter le bruit de la détonation de quelques armes à feu. Actuellement, la défense s'applique au port des articles mentionnés lorsqu'on n'a pas un permis. L'amendement dit "n'étant pas muni d'un permis accordé aux termes du présent article". Il semble plus simple d'exiger un permis que de rendre une loi et d'édicter des exemptions.

Le changement suivant porte sur l'autorité ayant droit d'accorder ce que nous appelons maintenant le permis, mais que l'on appelait le certificat sous l'ancienne loi. De par l'ancienne loi, tout juge de paix avait le droit d'accorder un certificat d'exemption. Mais vu la nécessité de restreindre le port d'armes de ce genre, nécessité qui s'accroît de jour en jour, je regrette de le dire, à cause du grand nombre de crimes qui se commettent, on a cru sage de ne pas laisser ce pouvoir à tous les juges de paix, mais de le limiter à certains fonctionnaires spéciaux. En vertu des règlements que nous proposons ces fonctionnaires seront:

Tout officier de la police à cheval du Nord-Ouest ou le commissaire de la police fédérale, ou le surintendant de la police provinciale, ou le magistrat stipendiaire ou du district, ou le chef de police de toute cité, ville, village ou municipalité de district.

On a fait remarquer qu'en certaines parties du pays ces officiers-là ne se trouvent pas, et que nous devrions y pourvoir, et je propose alors que le paragraphe 2 de l'article 4 de ce bill soit modifié en y insérant après le mot "magistrat", le mot "shérif".

(L'amendement est adopté et l'article approuvé.)

Sur l'article 8 (séduction par un patron).

M. GERMAN: Un procureur de la couronne et autres fonctionnaires de la justice ont fait remarquer que cet article allait un peu trop loin. Je ne crois pas que le public ait demandé que les servantes fussent comprises dans cette protection, et l'article tel qu'il était allait assez loin en protgeant les filles employées dans les fabriques. Il est facile de comprendre que lorsqu'un homme veut séduire une fille qui travaille sous sa direction dans une fabrique qu'il l'amène ailleurs, mais il

n'en est pas ainsi dans le cas d'une servante, où celle-ci a toute chance de faire du chantage. Il entrera, par exemple, comme servante dans une maison une fille de mauvaises mœurs, et un jour qu'elle sera seule avec le maître, bien qu'il soit l'homme le plus innocent du monde, elle sortira de la maison en criant, et comme cet homme n'aimera peut-être pas aller devant un magistrat, il préférera payer, plutôt que de laisser la chose devenir publique. Je crois que cette loi va un peu trop loin. Je ne fais pas ces remarques de moi-même, mais à la demande des membres du barreau. L'article ne devrait pas comprendre les servantes.

M. DOHERTY: Plusieurs personnes ont demandé ce changement.

Sir WILFRID LAURIER: Quelles sont ces personnes?

M. DOHERTY: Plusieurs personnes qui s'intéressent activement au sort des servantes, surtout des immigrantes. Il n'y a pas crime lorsque la fille est de mauvaise réputation ou si elle est âgée de plus de 21 ans. La loi dit présentement qu'il y a délit lorsqu'un patron de fabrique, moulin, usine ou magasin séduit ou connaît charnellement une fille à son emploi. Le changement consiste simplement à rayer les mots fabrique. moulin, usine et magasin, et à appliquer la loi lorsqu'un patron séduit et connaît charnellement une fille à son emploi, âgée de moins de 21 ans, et de bonnes mœurs. Je crois que c'est une faute dont doit s'occuper le code criminel, et qu'elle doit être punie. On objecte que l'article peut prêter à des abus. Si nous devons porter la question sur ce terrain, je dirai qu'il est tout aussi possible à une fille de fabrique, à une dactylographiste ou à une fille emp'oyée d'une autre façon, à abuser de cet article, que ce l'est pour une servante. Je crois qu'il y a plus de mal pour un chef de maison à séduire une fille employée comme servante chez lui, et qui devient en quelque sorte un membre de sa famille, que pour celui qui n'a que des rapports passagers avec une fille employée dans une fabrique ou dans une usine. Si la loi est nécessaire, et je crois qu'elle l'est, nous devons l'adopter, et je crois que la possibilité qu'on en abuse en faisant du chantage ou d'une autre manière, est largement contrebalancée par la protection qu'elle accorde à une classe de jeunes femmes qui sont obligées de s'engager comme servantes pour gagner leur vie.

M. GERMAN: Je veux bien accorder à ces jeunes filles toute la protection possible. Par l'article 221 nous protégeons les jeunes filles de moins de 16 ans. L'article 213 s'applique aux jeunes filles de moins de 21 ans employées dans les fabriques. L'honorable ministre dit qu'il est aussi facile à une jeune fille de fabrique de faire du chantage qu'il l'est à une servante. Je prétends le contraire, parce que les circonstances ne sont pas les mêmes, et il serait plus difficile à une jeune fille employée dans une fabrique de faire sa preuve contre celui qu'elle accuserait. A mon avis, l'article 211 donne ample protection et ce nouvel article est inutile. Mon honorable ami a parlé de filles immigrantes. J'ai été chargé un jour de défendre dans le comté de Welland, un homme qui était accusé par une immigrante. Il était absolument innocent, ainsi que la chose fut prouvée par les témoins. C'était du chantage du commencement à la fin, et il fut honorablement acquitté par le jury, mais ce ne fut qu'après un procès et une publicité qu'il n'aimait pas Je crois qu'il vaudrait mieux laisser cet article de côté.

M. PROULX: Je partage l'avis du ministre qu'un chef de famille qui séduit sa servante est plus coupable que le patron qui séduit son employée ou son commis. Mais le ministre doit savoir qu'il est souvent très difficile de prouver que la fille n'était pas chaste. La présomption est en sa faveur et le fardeau de la preuve repose sur l'accusé. Je ne crois pas que l'on doive ouvrir la porte au chantage, et je suis de l'avis du député de Welland que si nous donnons plus de protection sous ce rapport nous ouvrons la porte au chantage.

Article 14 (négligence de soutenir la femme et les enfants).

M. McKENZIE: Il semble que cet article qui fixe l'amende à $500 ne laisse aucune discrétion au juge qui voudrait imposer une amende moindre.

M. DOHERTY: L'article 1029 du code criminel autorise un magistrat à imposer une amende en deçà de la limie fixée, et cet article doit se lire comme donnant au magistrat le pouvoir d'imposer une amende qui ne dépasse pas le chiffre fixé.

M. PROULX: Le ministre prétend-il que le magistrat pourrait imposer une amende moindre que $500?

M. DOHERTY: Oui.

M. PROULX: Alors pourquoi ne pas dire "n'excédant pas $500"? Certains magistrats ne connaissent pas toutes les dispositions du Code criminel, et en prenant cet article séparément ils pourront croire qu'ils n'ont pas le droit d'imposer une amende de moins de $500.

M. DOHERTY: J'admets que les mots "n'excédant pas $500" rendraient l'article plus clair; mais il y a un bon nombre d'articles dans le Code criminel comme celui-ci. Si nous ajoutions les mots "n'excé-

dant pas" on pourrait supposer que nous voulons faire une distinction à l'égard de cet article, et que dans ceux où ces mots n'apparaissent pas, un magistrat n'aura d'autre discrétion que d'imposer le maximum de la peine. Si la proposition de mon honorable ami avait été adoptée comme règle générale dans le Code criminel, c'eût été mieux.

M. PROULX: Je suis bien certain que quelques magistrats ne sauront pas, d'après les termes de cet article, qu'ils peuvent imposer moins que le maximum de la peine. Quant au chiffre même de l'amende, règle générale, ce n'est pas le riche qui laisse sa famille sans soutient, et pour ceux-là cette amende de $500 signifierait l'emprisonnement.

M. DOHERTY: Je sais que ce serait dur, mais tout le monde, y compris les magistrats, est supposé connaître la loi.

M. PROULX: L'honorable ministre ne croit-il pas que le maximum est un peu élevé?

M. DOHERTY: Je ne crois pas.

M. FRIPP: Je désire faire remarquer à l'honorable ministre que l'article 12 dit "ne dépassant pas cent dollars". Pourquoi fait-on cette distinction entre l'article 12 et l'article 14 qui impose une amende de cinq cents dollars. Si l'on veut qu'un magistrat interprète cet article comme signifiant qu'il a le droit d'imposer une amende allant jusqu'à cinq cents dollars comme maximum, je crois que les deux articles devraient être rédigés de la même manière. Si un article dit "n'excédant pas cent dollars", je comprends que cela donne permission au magistrat d'imposer une amende entre un dollar et cent dollars. L'article 14 est rédigé différemment, et je serais porté à croire qu'il ne laisse aucune discrétion au magistrat.

M. DOHERTY: Je crois que les deux articles devraient être rédigés de la même façon. La raison pour laquelle les mots "n'excédant pas" sont dans l'article 12, c'est parce qu'ils y étaient déjà, et nous n'avons modifié que ce qu'il était nécessaire de modifier. Je crois qu'il vaudrait mieux effacer les mots dans l'article 12, plutôt que de les insérer dans l'article 14, parce que nous devons nous rappeler que ces articles feront partie du Code criminel.

M. McKENZIE: Je crois que l'honorable ministre découvrira que les mots "n'excédant pas" sont généralement employés dans toute législation criminelle. Je n'aurais aucune objection à laisser l'article tel qu'il est s'il devait être interprété par les plus hauts tribunaux, mais comme il le sera par des magistrats qui n'ont pas toujours le temps de lire un grand nombre d'articles et de tirer leurs conclusions, il vaut mieux ajouter les mots.

M. DOHERTY: Je n'ai pas parcouru le code criminel entier, dans le but de savoir quelle est l'expression dont on se sert le plus fréquemment; mais du moment que nous savons que, dans certains articles, à tout événement, les mots: "n'excédant pas" ne sont pas employés, il me semble qu'il vaut mieux ne pas les employer dans un article spécial, parce que cela donnerait à penser que là où ils ne sont pas inclus, le magistrat doit imposer la pénalité la plus élevée. En consultant le Code criminel, je trouve l'article 415 qui s'exprime clairement ainsi:

Est coupable d'un acte criminel et passible de sept ans d'emprisonnement, celui qui, etc.

A la lumière de l'article 1029 cela est très clair.

M. McKENZIE: Mon honorable ami a alors affaire à un tribunal de haute juridiction. Lorsqu'il en est ainsi, je n'ai pas d'objection à émettre. Mais je ne me sens pas aussi rassuré lorsque vous placez ce pourvoir dans les mains d'un magistrat quelconque.

M. PROULX: C'est ce que je prétends. Lorsque vous êtes devant un magistrat ou devant un juge de paix qui n'est pas familier avec le Code criminel, il peut y avoir danger qu'il n'interprète pas bien l'article, qu'il se croit obligé d'infliger la pénalité la plus élevée. Si l'honorable ministre veut bien jeter un coup d'œil sur les divers articles du code il en trouvera plusieurs qui contiennent les mots "n'excédant pas". L'honorable ministre refuse-t-il d'insérer les mots en question dans cet article?

M. DOHERTY: J'hésite à le faire avant d'avoir pu repasser tous les articles et d'avoir constaté quel en serait l'effet. Alors que nous avons un clair énoncé de la loi pourquoi certains députés présument-ils qu'un magistrat lira cet article et ne lira pas l'article 1029? Si je n'avais pas peur de semer un doute à l'endroit d'un grand nombre d'autres articles, je serais diposé à insérer les mot "n'excédant pas" dans celui-ci. Je suis d'avis, puisque nous avons un texte clair de la loi, qu'il n'est pas sage, dans la crainte de voir le magistrat ignorer la règle, d'inclure dans l'article quelque chose qui lui donnera à croire alors que les mots "n'excédant pas" auront été ouïes, qu'il doit l'interpréter différemment.

M. McKENZIE: J'ai toujours pensé que l'article 1029 concernait les tribunaux de haute jurisdiction. Je puis me tromper, mais je ne l'ai jamais entendu invoquer devant une cour de magistrat.

M. DOHERTY: Il est, je crois, d'une application générale. Il est coûteux dans la partie XX du code qui est intitulée "Punitions, amendes, confiscations, frais et restitution de la propriété". L'article premier dit:

Dans les articles de la présente partie relatifs à la supression de la sentence, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, "cour" signifie et comprend toute cour supérieure de juridiction criminelle tout juge ou toute cour au sens de la partie XVIII et tout magistrat au sens de la partie XVI.

Sous l'en-tête de: "Punitions en général" sont les article 1027 et 1028, qui ne se rapportent pas à la question débattue. Ensuite vient l'article 1029 et les termes en sont absolument généraux (lisant):

Lorsqu'une amende ou une peine pécuniaire peut-être imposée pour une infraction, le chiffre de cette amende ou peine pécuniaire est, dans les limites prescrites à cet égard, s'il en est prescrit, à la discrétion de la cour ou de la personne qui prononce la sentence ou déclare la culpabilité, selon le cas.

M. McKENZIE: Dans le cas qui nous occupe il n'y a pas de bornes fixées, en aucune façon. Il n'y a ni maximum ni minimum; il est seulement question d'un montant fixe. Je crois que mon honorable ami verra que l'article 1029 s'applique spécialement aux cas dans lesquels le magistrat peut se mouvoir d'une extrémité à l'autre; mais ici il n'a aucune discrétion; il lui est prescrit d'imposer une amende d'un certain chiffre. Mon honorable ami peut être absolument dans le vrai, mais je pense qu'il trouvera, lorsqu'il s'agit devant un tribunal de procédés sommaires, que la loi dit: une amende n'excédant pas certain montant.

M. DOHERTY: Il n'est pas douteux qu'il serait préférable que tous les articles fussent libellés dans la même forme. Etant donné que certains articles emploient les mots "n'excédant pas" il y a moins d'inconvénients à les insérer ici, mais nous ajoutons encore deux articles à ceux qui déjà créent l'impression que l'article 1029 ne s'applique pas au cas qui nous occupe et le magistrat dira: dans tous les autres cas, lorsqu'un seul montant est mentionné; je devrai imposer et j'imposerai le maximum de la penalité. L'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) dit qu'il n'y a pas de bornes fixées. Il n'y a pas de bornes en descendant, mais il y en a une en montant et tout ce que l'article signifie c'est que le coupable sera passible d'une amende de $200, et s'il est passible d'une amende de $200, il est paissible d'une condamnation à chacun des dollars qui forment $200.

Sur l'article 15 (mari et femme; vol quand ils vivent séparément).

M. PROULX: Il pourrait être difficile d'identifier les objets enlevés par celui des conjoints qui abandonne l'autre.

M. DOHERTY: Il appartiendra à la poursuite d'établir que l'objet appartient à la personne qui en réclame la propriété. Si la poursuite manque d'établir ce point, elle ne peut obtenir une condamnation.

Sur l'article 16 (fausses déclarations par écrit).

M. FRIPP: C'est un article très dangereux à ajouter au Code criminel. Il me semble que c'est donner à un magistrat ou à un tribunal des pouvoirs qu'il ne convient pas de mettre en pareilles mains, et que c'est rendre criminelle une offense qui, jusqu'à présent, c'est bien connu, ne pouvait faire l'objet que d'une réclamation civile. Je suis opposé à ce que l'on convertisse nos cours de police et, en général, nos tribunaux de justice criminelle en agences de collection pour des fins commerciales. Mon expérience au barreau m'enseigne que certains magistrats sont incapables de distinguer entre une déclaration faite de bonne foi et une déclaration faite avec l'intention de frauder. Prenez ce paragraphe:

Sachant qu'une fausse déclaration par écrit a été faite au sujet de sa situation financière, ou de ses moyens ou de sa capacité de payer, ou de celle de cette personne, raison sociale ou corporation dans laquelle il a des intérêts, ou pour laquelle il agit, procure, sur la foi de cette déclaration, soit pour son propre bénéfice, soit pour le bénéfice de cette personne, raison sociale ou corporation, quelques-uns des bénéfices mentionnés à l'aliéna a) du présent article.

Plus d'un négociant peut de bonne foi fournir à son banquier un état de sa solvabilité et six mois plus tard il serait possible de porter contre lui une accusation de fraude et de le faire punir en vertu des dispositions de cet article. Il me semble que cette législation va beaucoup trop loin et que le Parlement devrait agir avec circonspection en faisant de cette offense une offense criminelle.

M. DOHERTY: L'honorable député doit considérer que pour devenir criminelle il faut que cette offense soit perpétrée en connaissance de cause par la personne qui fait la déclaration ou qui en bénéficie. Faire une déclaration erronée et faire une déclaration fausse sont deux choses bien différentes. Selon la loi, telle qu'elle existe actuellement, si un individu obtient un avantage par suite de fausses représentations, il se rend coupable d'une offense et il

n'est pas plus facile, dans une cause de cette nature, de prouver que l'individu en question connaissait la fausseté de ses affirmations, qu'il ne le serait dans le cas particulier qui nous occupe. Je ne vois pas, parce qu'on aura déclaré criminelle une déclaration fausse,—non pas le simple fait d'avoir obtenu les marchandises,—qu'on doive davantage appréhender qu'un homme, n'ayant pas fait sciemment de fausse déclaration, soit condamné, qu'il n'y a lieu de le redouter, sous l'empire de la loi actuelle, pour celui qui a fait une fausse déclaration. Dans chaque cas il incombe à la poursuite d'établir que la fausse déclaration a été faite sciemment. Ces deux articles ont été réclamés par de nombreuses chambres de commerce et particulièrement par l'association des négociants qui vendent à crédit; cette association est composée de presque tous les marchands de gros qui vendent à crédit dans ce pays et qui ont souvent à traiter avec des individus qui, par exemple, leur fournissent de faux états de leur actif et de leur passif, des états qui indiquent une bonne condition de solvabilié. Ces individus transmettent ces états à des agences de renseignements commerciaux, qui les analysent avec plus ou moins de soins. Sur la foi de ces rapports, ils se font ouvrir un crédit et obtiennent livraison de marchandises; mais le résultat est pratiquement le même que si ces individus étaient entrés eux-mêmes chez les marchands, y avaient présenté leurs faux états et avaient obtenu par là, possession de marchandises.

Cet article n'a pas d'autre portée que de faire punir un homme qui fait sciemment une fausse déclaration dans le but d'obtenir des marchandises, de l'argent, ou du crédit, et de faire aussi punir un homme qui, sachant qu'une fausse déclaration a été faite en son nom, ou au nom d'une société ou compagnie dans laquelle il est intéressé, ou pour laquelle il agit, en profite pour obtenir livraison de marchandises. Pour ma part il m'est impossible de relier ce changement dans la loi criminelle avec l'imputation de faire collecter les créances par l'intervention de la loi criminelle. Ce que l'on atteindra, en vertu de cet amendement, c'est la déclaration fausse et frauduleuse faite par quelqu'un et rien de plus. Il n'est pas facile de prétendre qu'en frappant le vol d'une pénalité, vous pouvez effrayer le voleur et le forcer à restituer et que par là même vous fournissez un moyen de faire rentrer les obligations civiles. Il n'y a aucun doute que de chaque fraude il nait obligation d'indemniser la partie qui a souffert de la fraude, mais il ne s'en suit nullement qu'il ne convient pas de déclarer criminelles certaines méthodes de pratiquer la fraude et c'est tout ce que se propose la présente législation.

(A six heures, la séance est levée.)

Reprise de la séance.

A huit heures la Chambre se réunit et se forme de nouveau en comité général.

Sur l'article 24 (arrestation, sans mandat, pour procurer).

M. DOHERTY: Cet amendement ajoute au nombre des cas dans lesquels des personnes peuvent être arrêtées sans mandat, lorsqu'elles ont commis des offenses prévues par l'article 216, que nous avons adopté cet après-midi et qui définit certains délits généralement connus sous l'apellation de traite des blanches et se rapportent à la pourvoyance de femmes, pour fins de prostitution. L'obligation d'avoir au préalable un mandat, a fait manquer de nombreuses arrestations. Il arrive que des individus soient, si non pris en flagrant délit, du moins fortement soupçonnés de conduire des femmes d'un endroit à un autre pour des fins immorales et que les policiers soient réduits à l'impuissance parce qu'il leur faut un mandat spécial.

Sur l'article 25 (sommation ou mandat aux témoins).

M. McKENZIE: Quelle modification propose-t-on?

M. DOHERTY: L'article 655 du Code criminel fut amendé en 1909 de manière à autoriser le juge de paix à entendre des témoins lorsqu'il reçoit une plainte ou dénonciation. Il paraît que cet article a été interprété comme imposant au juge de paix l'obligation d'entendre des témoins. L'amendement établit tout simplement que lorsqu'une accusation ou une plainte est portée devant lui, le juge de paix peut entendre des témoins s'il juge que ce soit désirable ou nécessaire. Cet amendement a pour but d 'établir clairement qu'il n'y est point obligé.

Sur l'article 26 (déposition par écrit ou en sténographie).

M. DOHERTY: La seule modification, c'est que, s'il y a un sténographe officiel de la cour régulièrement assermenté, il ne sera point nécessaire pour lui de témoigner sous serment que la transcription de chacune des dépositions est fidèle.

M. McKENZIE: Cela ne vaut guère la peine d'amender le Code criminel pour une modification si peu importante. Il est désirable de ne toucher au Code que le moins possible et de n'y faire que les modifications strictement nécessaires.

M DOHERTY: Dans les grands centres, comme Montréal, où il y a un sténographe officiel, le fait d'être tenu de fournir une attestation sous serment pour chaque déposition augmente considérablement le travail. Dans les localités où il y a beaucoup de plaintes et où se trouvent un ou plusieurs sténographes officiels de la cour assermentés pour rapporter fidèlement et strictement les dépositions, on évitera, par cet amendement, une grande perte de temps et beaucoup d'ennuis.

Sur l'article 27 (avis d'appel).

M. DOHERTY: Cet article apporte deux modifications au texte actuel. La première, c'est qu'il pourvoit à une sûreté attestant sous serment que son obligation est suffisante. Mais la principale modification c'est que la demande de souscrire une obligation pendant l'appel doit être faite devant le juge de paix qui a prononcé la condamnation ou rendu l'ordonnance. Si le juge de paix refuse la demande, elle peut être adressée à un juge de la cour à laquelle l'appel est porté. Si l'appelant n'a pu s'adresser au juge de paix qui a prononcé la condamnation, il peut s'adresser à un juge de la cour à laquelle il a porté cet appel, ou dans la province de Québec, sauf dans les districts judiciaires de Québec et de Montréal, à quelque juge de la cour supérieure. Les abus auxquels on cherche à porter remède, c'est que des personnes condamnées en vertu des dispositions du code concernant les jugements sommaires en matière de délits ou crimes susceptibles d'entraîner une accusation devant un jury, peuvent faire appel de cette condamnation, et peuvent s'adresser virtuellement à n'importe quel juge pour en obtenir leur liberté sous caution. Elles peuvent s'adresser à un juge de la cour de comté, à un greffier de la cour, à un juge de paix, ou au greffier de la cour de comté où la condamnation a été prononcée. On s'est aperçu que cela a causé beaucoup d'abus. Ces gens-là se sont adressés à quelque juge de paix qui n'était point au courant, et dans bien des cas, ils ont été mis en liberté sous caution, alors que quelqu'un connaissant les circonstances, aurait probablement refusé ce cautionnement.

Les faits particuliers qui ont démontré qu'il est désirable de légiférer en cette matière se sont produits dans la ville de Montréal et particulièrement dans des cas d'accusations de tenir des maisons de prostitution. Aux termes de la loi actuelle, lorsqu'une condamnation a été prononcée, on s'est fait remettre en liberté sous caution en s'adressant à quelqu'un des fonctionnaires ci-dessus qui ont accepté des cautions parfois sans valeur, et les prisonniers ont disparu avant que leur appel ne fût entendu. Cette disposition nouvelle a pour but d'assurer dans ces cas-là un cautionnement sérieux.

M. McKENZIE: Bien qu'il faille admettre la nécessité de remédier aux abus que vient de signaler le ministre, cette modification va créer bien des ennuis dans certaines parties du pays. Prenons par exemple un cas qu'a rencontré n'importe quel avocat de la Nouvelle-Ecosse. Je puis être obligé d'accompagner un client à une distance de vingt-cinq milles, chez un magistrat demeurant dans une localité éloignée pour obtenir un jugement, et il arrive que celui-ci réserve sa décision jusqu'au lendemain, ou peut-être jusqu'à la semaine suivante. On m'avise qu'il a prononcé contre mon client une condamnation dont je ne suis pas satisfait et dont je veux appeler. D'après la loi, je pouvais jusqu'ici donner avis d'appel et fournir mes cautions dans la ville même où je demeure, remplir les documents dans les formes ordinaires, et le magistrat était tenu de faire parvenir les documents à la cour d'appel. D'après l'amendement de mon honorable ami, mon client ou moi serions obligés d'aller à vingt ou vingt-cinq milles exposer à ce juge de paix notre désir de souscrire une obligation et voir notre demande refusée. Je devrais alors m'adresser à un tribunal supérieur. S'il est possible de restreindre aux villes l'amendement en question, je crois qu'il serait désirable de le faire. Cela ne saurait avoir d'inconvénients sérieux dans une ville comme Montréal, où toutes les parties concernées se trouvent généralement réunies. Il en serait tout autrement dans les districts judiciaires ruraux.

M. CARROLL: L'observation de mon honorable ami de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) est très juste en ce qui touche les districts ruraux. Il y a dans cet article un autre point dont il faut tenir compte; l'alinéa IV du paragraphe (C) dit:

Lorsqu'il est fait un dépôt de l'amende et des frais ou lorsqu'une obligation est souscrite, selon le cas, cet appelant doit être remis en liberté.

L'alinéa I du paragraphe (c) se lit comme suit:

Si l'appel est d'une condamnation ou ordonnance comportant l'emprisonnement, l'appelant doit, soit rester en état d'arrestation jusqu'à ce que l'appel soit entendu par la cour à laquelle est porté l'appel, soit souscrire une obligation en la manière ci-après prévue; ou, si l'appel est d'une condamnation ou d'une ordonnance qui comporte le paiement d'une amende ou d'une somme d'argent, l'appelant doit déposer entre les mains du juge de paix le montant de cette amende en même temps que telle autre somme que le juge de paix considère comme suffisante pour couvrir les frais de l'appel, ou doit rester en état d'arrestation

jusqu'à ce que l'appel soit entendu par la cour à laquelle est porté l'appel ou doit souscrire une obligation en la manière ci-après prévue.

L'aliéna IV pourrait s'entendre des frais imposés par le magistrat qui a prononcé la condamnation. Par exemple, on a imposé une amende de $20 et $4.50 de frais. Cela voudrait dire que l'appelant devrait payer $24.50 avant d'être mis en liberté. Or, selon l'alinéa I, les frais d'un appel peuvent être de $10. Il semble y avoir contradiction entre ces deux paragraphes.

M. DOHERTY: Je ne pense pas qu'il soit difficile de rendre cela parfaitement clair. L'intention de la loi est certainement que l'appelant dépose la somme que l'on a jugée nécessaire qu'il dépose. Je suis tout prêt à accepter tout libellé qui rendra clairement la pensée. On pourrait peut-être dire: "le dépot prévu ci-dessus."

M. CARROLL: Très bien.

M. McKENZIE: Je désire très sérieusement persuader le ministre de l'opportunité de laisser la loi telle qu'elle existe actuellement et de pourvoir par un article indépendant quelconque aux cas spéciaux qui lui sont signalés. Cela répondrait aux besoins et éviterait le chaos que ce changement radical dans le mode d'appel créerait dans les districts ruraux.

M. DOHERTY: Sous l'empire des dispositions actuelles de la loi, une personne condamnée par un magistrat peut en chercher un autre ignorant les circonstances et qui peut-être n'est point en mesure de déterminer la valeur du cautionnement à exiger. Je crains que la difficulté signalée par l'honorable député ne soit que trop réelle. La ferait-on disparaître en donnant au condamné le choix de s'adresser à un juge de la cour de comté plutôt qu'au juge de paix? La loi actuelle laisse trop de latitude à un appelant pour choisir le magistrat qui lui plaît pour être admis à caution.

M. McKENZIE: Au cours de mes vingt années de pratique, je n'ai pas connaissance qu'il se soit produit, dans ma province, un seul abus résultant de la trop grande latitude laissé à l'appelant. En matières civiles, la loi portait autrefois qu'il fallait s'adresser au magistrat qui avait jugé la cause, mais on trouvait cela très ennuyant et la législature a modifié la loi, de sorte que, dans les causes civiles, on peut obtenir devant n'importe quel magistrat sa mise en liberté sous caution.

M. DOHERTY: Peut-être rencontrerait-on l'objection que soulève l'honorable député si, sans rien changer à la loi, on se contentait d'y ajouter une disposition commençant ainsi: Lorsque la condamnation a été prononcée dans une ville ou un village?

M. CARVELL.

M. McKENZIE: Cela vaudrait beaucoup mieux. Mon but est d'empêcher qu'on ne soit obligé de parcourir de longues distances. Vous pourriez ajouter ces mots: Lorsque la cause de la poursiute s'est produite dans une cité ou ville et que le jugement y a été rendu et la condamnation prononcée.

M. DOHERTY: Il pourrait se faire qu'il fût difficile de déterminer le lieu ou s'est produite la cause de la poursuite.

M. McKENZIE: Supposons qu'une personne de Sydney-nord soit conduite à Louisbourg, distance de trente-cinq milles, pour y répondre à une accusation, et qu'elle s'y voit condamnée, elle est alors envoyée en prison à Sydney, qui se trouve situé à vingt mille de moins, mais encore à dix milles de chez lui. Elle devrait faire encore vingt-cinq milles pour revenir à Louisbourg pour faire sa demande d'être admis à caution, au lieu d'aller dans la ville où elle réside, où elle est connue et pourrait trouver des répondants, et pendant tout ce temps-là elle restera sous arrêt et aux mains d'un agent de police. Sous l'empire de la loi ancienne, elle pourrait faire venir deux répondants de chez elle et se présenter chez un magistrat dans le voisinage du lieu de sa détention. Cet amendement peut causer une foule d'embarras.

M. CARVELL: Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable député. La proposition de permettre à un applicant de s'adresser à un juge de la cour du comté ne conviendrait point aux Provinces maritimes où le juge peut demeurer à cent milles du siège de cette cour. Dans Ontario, on a deux juges dans la plupart des comtés et à Québec un juge pour chaque district judicaire, et bien que cette proposition pût convenir dans ces deux provinces, elle ne saurait convenir aux Provinces maritimes. Je serais d'avis que l'on permît de donner l'avis d'appel aux magistrats de police demeurant dans les villes qui, dans les Provinces maritimes, appartiennent à une classe de citoyens très respectables.

Je répondrai ainsi à l'objection du député du Cap-Breton et mettrait tous les intéressés en mesure d'interjeter appel. Le ministre hésiterait peut-être à faire pareille modification, mais je désirerais du moins qu'il la mît à l'étude.

M. DOHERTY: Nous ne désirons nullement créer une situation qui mette des entraves à l'appel qu'on voudrait légitimement interjeter. Je l'avoue, je n'avais nullement l'idée des difficultés en question.

M. CARVELL: Pardon; mais je désire ouvrir un autre avis. Le ministre n'a jamais exercé sa profession dans les centres ruraux et il ne se fait pas d'idée des misères et des ennuis auxquels nous sommes

en butte. Souvent le magistrat de comté est le conseil du demandeur, et si ce dernier se présente devant le magistrat, celui-ci estime qu'il a le devoir de prononcer condamnation, et cette condamnation une fois prononcée, il ne veut pas perdre son client et hésite avant d'accorder l'appel. Cela ne s'applique nullement aux magistrats de police; ils envisagent les choses à un point de vue plus large. Le ministre va rendre l'appel impossible. Il est possible que l'individu n'ait pas le droit d'en appeler, mais si on lui accorde ce droit, il ne faut pas lui créer d'entraves.

M. DOHERTY: L'honorable député verrait-il d'un bon œil que cette disposition se bornât aux condamnations ayant lieu dans les cités et peut-être dans les villes? Le mal auquel on veut remédier et qui est très prononcé règne surtout, je le sais, à Montréal. Il y a d'innombrables juges de pays et parmi eux il s'en trouve qui ne sont guère scrupuleux. Voici une femme condamnée pour avoir tenu un lupanar. Ce genre de femmes se présentent devant un magistrat parfaitement inconnu et s'engage à comparaître avec quelques amis et bientôt après le magistrat qui a prononcé la condamnation apprend qu'elles sont sorties de prison, et il n'en est plus question. Je veux remédier à pareille situation; en même temps, je ne veux pas commettre d'injustice envers des personnes qui se trouvent dans la situation suggérée. Il me semble que nous pourrions répondre aux besoins des uns et des autres, en conservant en général le texte de la loi dans sa teneur actuelle et en édictant ces deux articles tout en insérant une disposition comme celle-ci: "Quand le jugement aura été prononcé dans une cité".

M. PROULX: Le ministre voudrait-il ajouter "ou ville"?

M. DOHERTY: Je tâche de trouver la formule. . .

M. PROULX: Ou bien il serait préférable d'ajouter "ou village constitué en corporation"; car, dans la province d'Ontario, il y a nombre de villages constitués en corporation où il y a un magistrat de police.

M. CARVELL: L'amendement perfectionnera sensiblement ce nouveau bill. Au demeurant, il répond à peine à l'objection formulée par le député de Cap-Breton-nord. Dans ce comté, où tous deux nous demeurons, il y a peut-être huit ou neuf villes, dont quelques-unes sont à 40 ou 50 milles de distance. Si un individu demeurant à Sydney-nord est condamné à Louisbourg, l'amendement n'autoriserait pas le magistrat de Sydney-nord d'accepter l'obligation souscrite en pareille circonstance, et le magistrat de police de Louisbourg ne pourrait peut-être pas dire si ces cautions sont acceptables ou non, vu qu'il ne connaît pas la localité d'où vient le prétendu criminel. S'il était possible de formuler un amendement qui autoriserait les magistrats de police d'une ville quelconque à accepter un cautionnement pour une personne condamnée dans une localité quelconque du même comté, on obvierait à la difficulté.

M. DOHERTY: Il serait peut-être préférable de réserver cet article. Je vais tâcher de trouver une formule qui réponde aux besoins judiciaires et réalise en même temps l'objectif visé.

M. GERMAN: Est-il nécessaire de modifier la loi? Je ne saurais me ranger à l'avis du député de Carleton (M. Carvell) quand il affirme que le juge de paix rempli la fonction de conseil pour le plaignant. En ce qui concerne la province d'Ontario, nos juges de paix sont aussi absolument impartiaux que le juge qui préside au tribunal. Jamais encore je n'ai vu un seul juge de paix remplir la fonction de conseil pour le demandeur. Mais je ne m'explique pas que le ministre désire faire pareille modification.

M. DOHERTY: J'ai essayé, il y a un instant, de rendre ma pensée bien sensible. Nous voulons empêcher ceux qui ont été condamnés de choisir quelque juge de paix qui n'est nullement au courant de l'affaire dont il est saisi et de lui demander d'accepter l'obligation souscrite.

M. GERMAN: Il ne faudrait pas les autoriser à le faire, et je ne sache pas qu'ils l'aient fait.

M. DOHERTY: On le fait sous le régime de la loi actuelle, on peut présenter à comparaître à tout juge de paix et en réalité on choisit un juge de paix, non pas parce qu'il serait peu honnête ou peu loyal ou qu'il manquerait d'impartialité; mais il est possible qu'il soit un ignorant, et quand bien même il ne le serait pas, il arrive bien souvent qu'on le choisisse parce qu'il n'est pas au courant de la nature de la contravention et qu'il ne connaît pas les intéressés, le seul but visé étant de faire accepter l'engagement à comparaître.

Ces gens-là ne se présentent pas pour la cause en appel; ils se dérobent. A Montréal, on peut le dire sans exagération, c'est devenu un abus criant.

M. GERMAN: Lorsqu'une personne est condamnée par le magistrat à subir son procès. . .

M. DOHERTY: Il ne s'agit pas ici d'un individu qui, à la suite de l'enquête préliminaire, est condamné à subir son procès, mais bien de celui qui a été jugé et condamné.

M. CARVELL: Sommairement.

M. DOHERTY: Oui, par voie sommaire; et il a droit d'interjeter appel, et il demeure en prison, à moins qu'il ne prenne l'engagement en question. La loi porte:

. . . qu'il doit prendre l'engagement de comparaître d'après la formule 51 avec deux cautions suffisantes, devant un juge de cour de comté, un greffier de la paix ou un juge de paix pour le comté où telle condamnation a eu lieu, à la condition de comparaître personnellement devant ledit tribunal, de subir cet appel, de respecter le jugement du tribunal, de payer les frais judiciaires; et dès qu'il prend pareil engagement de comparaître, le juge devant lequel cet engagement est pris, libère cette personne, si elle est détenue en prison.

M. GERMAN: Alors, à mon avis, il devrait prendre cet engagement de comparaître devant le juge de paix qui l'a condamné.

M. DOHERTY: C'est là précisément la disposition législative que je cherche à faire adopter, et s'il ne peut comparaître devant ce juge de paix, je veux le mettre en mesure de s'adresser à quelque autre. Je veux aussi lui accorder le droit d'interjeter appel du refus de ce juge de paix; tout ce que j'exige, c'est qu'en première instance, il se rende devant ce juge. Nous pourrions peut-être mieux atteindre ce but, en donnant la définition de ce qui constitue l'impuissance de s'adresser à ce juge. La plupart du temps, l'individu est devant le juge quand il est condamné. Le texte proposé offre, sans doute, quelques inconvénients; mais, d'autre part, le texte actuel est d'une rédaction fort défectueuse, relativement à la situation à laquelle j'ai fait allusion.

M. CARVELL: Le ministre devrait faire une nouvelle rédaction de cet article, afin d'appliquer le principe qu'il préconise; à savoir, qu'il doit s'appliquer aux cités et villes et villages constitués en corporation. Par là, on répondrait aux besoins des Provinces maritimes. Souvent sans doute les jugements sont rendus par les magistrats devant les accusés, mais dans les centres ruraux, les intéressés n'obtiennent pas toujours pleine et entière justice à cet égard. Comme l'a observé le député du Cap-Breton-nord (M. McKenzie), souvent il résulte de graves inconvénients du fait qu'il répugne aux juges de paix de donner leur décision en présence des accusés; ils prennent un air entendu, étudient l'affaire à loisir, puis donnent leur décision.

M. McKENZIE: Comme je l'ai dit, il faut quelquefois faire trente à quarante milles pour se rendre chez le magistrat qui doit instruire l'affaire. Souvent, il réserve sa décision, et deux ou trois jours plus tard, il rend une décision à laquelle nous ne saurions nullement souscrire. Il faut alors refaire ces quarante milles pour souscrire une obligation devant lui, et cela en compagnie de notre caution. S'il est convaincu que sa propre condamnation sera maintenue, il n'accepte pas notre caution: alors, force nous est bien de refaire les quarante milles de chemin, quitte à revenir avec deux autres hommes dont il pourra accepter ou refuser le cautionnement. Nous pouvons alors chercher à convaincre un juge de la cour de comté qu'il doit élargir l'individu sous caution. J'ai déclaré en présence du ministre de la Justice que je ne sache pas qu'on ait jamais abusé de ce privilège en Nouvelle-Ecosse. Le principe en vogue dans notre province, c'est qu'il faut faciliter autant que possible le droit d'appel et qu'on ne doit pas créer d'entraves à celui qui désire s'adresser à un tribunal de juridiction supérieure. Autoriser un magistrat à refuser l'appel, c'est lui accorder un pouvoir qu'il ne faut pas lui attribuer. Je regrette de ne pouvoir rendre aux magistrats de ma province le témoignage rendu par le député de Welland (M. German) à ceux de la province d'Ontario. Il y a dans notre province nombre de magistrats qui exercent la profession d'avocat, et ils ne font guère preuve de générosité quand il s'agit d'accorder l'appel et de mettre les tribunaux de juridiction supérieure en lieu de casser leurs décisions. Je dois protester de toutes mes forces contre toute modification à la loi dans sa teneur actuelle. Si le ministre se croit tenu de remédier à certaines situations, il doit le faire au moyen de dispositions principales répondant à ces besoins, mais sans toucher à la teneur de la loi. La loi dans sa teneur actuelle est parfaite, et l'addition d'articles principaux obviera aux difficultés qui, au dire du ministre, existent dans les grandes villes.

M. CARVELL: Le ministre a-t-il étudié la question de savoir s'il convient de remanier dans son ensemble le système d'appel? Je le sais, je ne saurais demander au ministre d'accepter ma proposition ce soir même, mais je tiens à ce qu'il l'étudie. D'après la loi actuelle, l'appel, au lieu d'être un appel véritable, n'est qu'un recommencement du procès.

Vous enregistrez vos garanties, vous allez devant le juge de la cour de comté et vous faites venir tous les témoins pour les examiner à nouveau si vous pouvez les avoir et vraiment c'est un nouveau procès. J'ai toujours pensé que c'était une procédure ennuyante et coûteuse et contraire je crois aux principes généraux de l'administration de la justice par les tribunaux inférieurs. J'ai toujours pensé que nous devrions avoir ce qu'on appelle le système de la revision, par lequel un procès civil est porté d'une cour inférieure à une cour supérieure et le juge de la haute cour a

devant lui le dossier du procès fait devant la cour inférieure avec le droit d'étudier toute l'affaire et de décider en conséquence. Si pour les causes criminelles on pouvait arranger quelque chose dans ce genre, ce serait beaucoup plus satisfaisant que le système actuel et si le dossier de la cour inférieure était porté à la cour supérieure, le juge pourrait en prendre connaissance et donner sa décision en conséquence. Nous pourrions rendre ainsi beaucoup mieux la justice et ce serait faire une économie de temps et d'argent et on n'aurait plus à porter ces questions devant une cour supérieure pour avoir son avis.

M. DOHERTY: Nous avons eu dans le département plusieurs idées qui ne sont pas appliquées dans l'amendement. Nous nous rendons compte qu'il y a un vaste champ d'amélioration dans le Code criminel et nous espérons avoir le temps de nous en occuper d'une façon générale un peu plus tard; je serai heureux alors d'étudier toutes les suggestions que mon honorable ami et d'autres députés voudrait bien me faire.

Quand à cet article particulier, comme je ne peux pas dire immédiatement qu'il ne peut pas y avoir de cas comme ceux sur lesquels mon attention a été appelée et comme la session touche à la fin, je suis prêt à abandonner la fin de l'article pour le moment et de conserver en suspens les amendements au paragraphe (b) de l'article 750, auquel aucune opposition n'a été et ne peut être faite. Quand un plaideur en appelle il est tenu d'en donner avis au magistrat ou au défendeur. L'amendement modifie cela en déclarant qu'il sera tenu de donner l'avis aux deux. Je proposerai que l'article 27 soit modifié en faisant les changements verbaux nécessaires pour exprimer ce sens.

Sur l'article 29 (appel dans certains cas).

M. DOHERTY: Ici le changement rétablit la loi dans l'état où elle était avant la revision des statuts en 1906. L'effet pratique est de dire que lorsqu'une personne est convaincue, en vertu des paragraphes a et f de l'article 773 du Code criminel, du vol d'un montant inférieur à $10 ou du délit de tenir une maison de désordre, d'après l'article 228, et que la cause est entendue sous le chapitre XVI il n'y aura pas d'appel, sauf dans le cas où le procès est fait devant deux juges de paix. Quand le procès aura eu lieu devant un magistrat ou un juge d'une cour supérieure, il n'y aura pas d'appel.

Sur l'article 31 (une déposition faite à l'instruction préliminaire peut être lue en preuve en certains cas).

M. DOHERTY: Le but de cet amendement est d'ajouter aux cas où la déposition faite à l'enquête préliminaire peut être lue en preuve, le cas dans lequel un témoin à une enquête préliminaire, où il y a eu toute facilité de contre-interroger, refuse d'être assermenté et de répondre aux questions dans une procédure subséquente. Un cas de ce genre qui s'est produit était relatif à une affaire d'inceste, alors qu'une fille a donné son témoignage à l'enquête préliminaire, mais a refusé de témoigner à l'enquête subséquente.

M McKENZIE: C'est une loi qui est reconnue en jurisprudence comme susceptible d'amener une collusion.

M. DOHERTY: C'est seulement dans les cas où il y a eu toute la possibilité de contre-interroger dans la cour inférieure.

M CARVELL: Mais il doit y avoir toute possibilité dans tous les cas, parce qu'il n'y aurait pas d'enquête préliminaire si le prisonnier n'était pas présent. Par conséquent, dans toutes les circonstances ce témoignage sera admis.

M. DOHERTY: Comme il l'est aujourd'hui pour un témoin que nous ne pouvons pas trouver ou qui ne peut être présent. Le seul changement c'est que dans les conditions où une déposition peut être prise. . .

M. CARVELL: Ce sont les mêmes qu'en ce moment.

M. DOHERTY: Ce sont les mêmes, mais nous ajoutons un motif de plus pour permettre d'utiliser la déposition, c'est quand le témoin refuse de faire sa déposition.

M. McKENZIE: Refus de répondre est un mépris de cour. Notre loi, civile ou criminelle, prévoit que toute personne refusant de donner son témoignage est coupable de mépris de cour. Ce témoin échappera-t-il à la pénalité pour mépris de cour?

M. DOHERTY: Non, le témoin sera poursuivi quand même, mais nous avons le témoignage. D'après le système actuel, vous punissez le témoin, mais vous n'avez pas le témoignage. Avec cet amendement, vous obtenez le témoignage sans perdre votre droit de punir le témoin. Les fins de la justice ne seront pas perdues parce que le témoin refuse de répondre.

M McKENZIE: Mais une déclaration faite par une personne n'est pas un témoignage quand elle est sujette à un mépris de cour. Jusqu à ce qu'elle ait purgée sa condamnation pour mépris de cour, quoiqu'elle puisse dire à l'enquête, cela ne sert pas de témoignage. Ainsi une personne peut rester un an sous le mépris de cour, et d'après le droit coutumier, tout ce qu'elle a dit ne sera pas un témoignage tant qu'elle n'aura pas purgé sa condamnation.

M. DOHERTY: Même tout ce qu'a dit le témoin avant de se rendre coupable de

mépris de cour? Cet amendement a pour but de prendre le témoignage donné, sujet au contre-interrogatoire et empêchant la personne coupable de mépris de cour de faire échouer les fins de la justice.

M. McKENZIE: Si mon honorable ami veut modifier la loi pour établir qu'il y aura toute possibilité de contre-interroger au moyen d'un avocat, je ne serais pas aussi effrayé, mais la possibilité de contre-interroger dans un procès ordinaire ne vaut pas grand'chose.

M. DOHERTY: Alors, je devrai le modifier dans chaque cas et je ne me propose pas de le faire. On m'a fait observer qu'avant de faire rapport du bill il faudrait y ajouter un 34e article disant que le bill ne sera en vigueur que soixante jours après la sanction de Son Excellence. La raison est que tous ceux qui ont à s'occuper de l'administration de la loi auront l'occasion de prendre connaissance de ces amendements. Je propose en conséquence d'ajouter l'article suivant:

34. Cette loi entrera en vigueur quatre-vingt-dix jours après qu'elle aura été sanctionnée par le Gouverneur général.

M. McKENZIE: Nous n'avons aucun moyen de connaître la valeur de ces amendements avant que les statuts ne soient imprimés et mis à la disposition du barreau dans tout le pays. J'ai connu des cas où ces statuts étaient distribués dans les tribunaux et longtemps avant qu'ils soient imprimés. Si les lois sont imprimées dans un délai de soixante jours alors il y a un but en fixant un délai de soixante jours, mais le délai devrait être aussi long qu'il est nécessaire pour mettre les statuts entre les mains des avocats pratiquants.

M. DOHERTY: Je ne peux pas dire combien il faut de temps. Cet amendement a été suggéré par l'avocat du département. Si mon honorable ami pense qu'il est préférable de dire quatre-vingt-dix jours, je n'ai pas d'objection.

M. McKENZIE: Je pense que ce serait préférable.

M. DOHERTY: Je propose donc de substituer "quatre-vingt-dix" à "soixante".

(L'amendement est adopté et l'article ainsi amendé est adopté.)

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'AMENDEMENT A LA LOI DES JUGES.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty, la Chambre siège en comité pour considérer la résolution suivante:

Résolu, qu'il est expédient de modifier la loi des juges, chapitre 138 des Statuts revisés, 1906, et d'édicter comme suit:

(a) Le juge auquel est assigné le district de Beauharnois et qui doit résider à Montréal peut (subordonnément à l'accomplissement de sa charge judiciaire à Montréal lorsque sa présence n'est pas requise dans son district) recevoir des appointements de $7,000 par année;

(b) Pour un autre juge de la cour d'appel dans la Colombie-Britannique, avec appointements de $7,000 par année;

(c) Pour un autre juge puîné de la cour suprême de la Colombie-Britannique, avec appointements de $6,000 par année;

(d) Pour un autre juge de la cour de district de la province d'Ontario, avec appointements de $3,000 par année.

(e) Pour un autre juge de cour de comté de la province de Manitoba, avec appointements de $3,000 par année;

(f) Pour un autre juge junior de cour de comté de la province de Manitoba, avec appointements de $3,000 par année;

(g) Pour quatre autres juges de cour de district de la province de Saskatchewan, avec appointements de $3,000 par année chacun;

(h) Que, sauf dans les cas où ils ont droit à des appointements plus considérables, les juges et les juges junior des cours de comté et des cours de district recevront des appointements de $3,000 chacun par année, à compter de la date de leur nomination;

(i) Pour un autre juge de cour de circuit du district de Montréal, avec appointements de $3,000 par année;

(j) Que, chaque fois qu'un juge a droit à une allocation pour frais de voyages de six dollars par jour pour siéger en audience ou en chambre, sous le régime des dispositions de l'article 18 de ladite loi, il lui sera alloué une somme supplémentaire de quatre dollars pour chaque jour qu'il aura ainsi siégé, s'il remplit cette fonction en tout endroit qui soit une cité;

(k) Que, à chaque juge d'une cour de comté qui, ayant atteint l'âge de 75 ans, est mis à sa retraite d'une manière obligatoire, et à tout juge qui, ayant exercé les fonctions judiciaires durant une période de 30 ans, ou plus, est mis à la retraite d'une manière obligatoire ou démissionne, il peut être accordé une annuité égale aux appointements qu'il recevait lors de sa mise à la retraite ou de sa démission;

(l) Que, les dispositions relatives aux annuités régies par les articles 24 et 25 de ladite loi s'appliqueront aux juges de la cour de circuit du district de Montréal;

(m) Pour un autre juge en chef de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, $7,000 par année;

(n) Pour un autre juge puîné de la cour suprême de la Saskatchewan, $6,000 par année.

(M. l'Orateur suppléant préside.)

M. PROULX: Au sujet du paragraphe (a), le juge du district de Beauharnois siège-t-il à Montréal?

M. DOHERTY: La législature de Québec a décrété que le juge du district de Beauharnois doit résider à Montréal et la présente résolution pourvoit à ce qu'il reçoive les appointements d'un juge du district de Montréal, résidant à Montréal. A cela nous ajoutons la condition que ce juge, résidant à Montréal, consacrera à l'exercice de ses fonctions judiciaires dans la ville de Montréal tout le temps qu'il ne sera pas retenu dans le district de Beauharnois.

M. PROULX: Le barreau de Québec sera prochainement saisi d'une proposition tendant à amener à Montréal et à Québec tous les juges de la province, à l'exception de ceux des districts d'Ottawa, Montcalm et Pontiac. Le ministre ferait peut-être mieux d'attendre que cette question fût décidée.

M. DOHERTY: En faisant venir le juge du district de Beauharnois à Montréal, le gouvernement de Québec a déjà pris l'initiative dans le sens de cette proposition, et en déposant la présente résolution, le Gouvernement fédéral indique clairement qu'il approuve le projet. Personnellement, je préférerais voir cette centralisation judiciaire se faire au moyen d'un projet général, mais ceux qui sont très au courant de cette question, dans la province de Québec, se rendent compte des difficultés que rencontre un gouvernement qui entend centraliser l'administration de la justice. Il existe de forts préjugés contre ce système. Mais pour ma part, je le crois très désirable.

M. PROULX: L'an dernier, les juges des districts de Montmagny et de la Beauce ont été autorisés à résider à Québec; cette année on a autorisé le juge du district de Beauharnois à résider à Montréal; la même autorisation a été donnée au juge du district de Terrebonne, il y a quelques années. On opère la centralisation petit à petit, quand il serait préférable de la faire au moyen d'une loi générale.

M. DOHERTY: C'est aussi mon avis, mais nous n'avons pas juridiction dans l'affaire et il semblerait que le gouvernement de Québec, qui est seul autorisé à agir, ne croit pas possible d'adopter ce moyen, même s'il le croit bon.

Sir WILFRID LAURIER: Dois-je comprendre que le ministre de la Justice serait en faveur d'un système judiciaire qui amènerait tous les juges de la province de Québec à Montréal et à Québec, laissant le reste de la province complètement dépourvu de juges? Je suis porté à croire qu'un pareil système ne donnerait pas satisfaction. Je serais plutôt en faveur d'un système comme celui d'Ontario qui nous donnerait des juges de cour de comté dans les différents districts et installerait les juges de la cour supérieure à Montréal et à Québec. Mais comme nous n'avons pas dans la province de Québec le même système que la province d'Ontario, il serait regrettable d'amener tous les juges dans deux grandes villes, en laissant le reste de la province sans magistrats.

Le ministre de la Justice croit-il, par exemple, que des villes comme Sherbrooke, Trois-Rivières et Saint-Hyacinthe ne devraient pas avoir de juges? Je crois que nous avons trop de districts judiciaires dans la province de Québec; mais tant que nous n'aurons pas opéré un changement radical, pour assimiler notre système judiciaire à celui d'Ontario, la concentration des juges dans deux grandes villes ne donnera jamais satisfaction à la province. Je comprends la raison de cette exception pour le district de Beauharnois, car ce district est maintenant à la porte de Montréal et le juge, tout en résidant à Montréal, peut consacrer tout le temps nécessaire aux devoirs judiciaires de son district.

M. DOHERTY: Je n'ai pamais prétendu dire que tous les juges de la province de Québec devraient résider à Montréal et à Québec. Je serais plutôt en faveur de grouper les juges dans les différentes villes de la province, que de centraliser la magistrature dans deux villes. Si j'étais appelé à décider cette question, je tiendrais certainement compte des objections que vient de mentionner mon très honorable ami. Je suis convaincu cependant que si plus de juges étaient amenés à Montréal, ce serait un grand avantage pour l'administration de la justice. Il ne serait peut-être pas à propos de faire venir à Montréal le juge d'un district éloigné; mais il y a de nombreux districts judiciaires dans le voisinage immédiat de Montréal, comme celui de Beauharnois, par exemple, et où il y a assez peu de travail à faire. Les juges de ces districts pourraient parfaitement remplir leurs devoirs judiciaires dans leur district, tout en résidant à Montréal. Avec le système actuel, nous sommes obligés de faire venir les juges des districts ruraux à Montréal et comme le lieu de la résidence est fixé par le gouvernement de Québec, nous devons leur payer une allocation spéciale, chaque fois qu'ils sont obligés de se déplacer. Je crois aussi que si tous les juges étaient amenés à Montréal et à Québec, il faudrait adopter en même temps le système des juges de cour de comté.

(d) Pour un autre juge de cour de district de la province d'Ontario, avec appointements de $3,000 par année.

M. PROULX: Est-ce pour le nouveau district de Témiskaming?

M. DOHERTY: Il y a ici une erreur. Au lieu de pourvoir aux appointements d'un seul juge, il aurait fallu pourvoir aux appointements de deux juges. La population de la ville de Berlin a atteint un chiffre qui donne au comté de Waterloo le droit d'avoir deux juges. Son Excellence l'administrateur a sanctionné les résolutions qui lui ont été soumises, pourvoyant aux appointements qu'il y aura à payer dans le cours de l'exercice.

Je ne crois pas que ce serait excéder l'autorisation qui nous a été donnée, en mo-

difiant la résolution, si la Chambre veut bien se désister de son droit d'exiger un avis.

M. PROULX: L'honorable ministre pourrait peut-être arranger les choses autrement. Les résolutions pourvoient aux appointements de 72 juges. Il existe des vacances qui n'ont pas encore été remplies. Dans le comté de Renfrew, par exemple, il y a une vacance depuis près d'un an. Ces appointements pourraient être donnés à un juge de cour de comté, à Waterloo.

M. DOHERTY: Si la Chambre n'est pas disposée à pourvoir aux appointements de tous les juges autorisés par les lois d'Ontario, je serai obligé de recourir à un moyen comme celui là.

M. PROULX: Il y a un changement dans les appointements qui étaient ordinairement de $2,500 par année, pendant les trois premières années. Les juges des autres cours reçoivent le maximum de leurs appointements, dès le commencement. J'approuve ce changement.

Quand le ministre nommera un juge pour le district de Témiskaming, il devra tenir compte du fait qu'une grande partie de la population de ce district parle français. Ce serait un grand avantage si le juge de ce district connaissait les deux langues, car il aura à aller de place en place et devra siéger dans des cours qui ne sont pas des cours d'archives. Il est quelquefois très difficile de trouver des interrpètes dans ces localités. Si le ministre ne trouvait personne de compétent dans son parti désirant accepter la position, il pourrait se montrer généreux et nommer un avocat libéral. Quant les libéraux étaient au pouvoir, on se montrait assez coulant sous ce rapport. Le gouvernement libéral a nommé à la cour suprême d'Ontario un homme qui n'avait jamais, je crois, voté avec le parti libéral. Cette nomination fut bien accueillie, parce que le titulaire possédait toutes les qualités requises. L'an dernier encore, l'honorable ministre a fait une nomination à la cour de l'échiquier qui n'était pas une nomination politique et il a été universellement appuyé. Il a été question ici l'autre jour de M. Caron auquel on a enlevé sa position comme conseiller légiste de la commission de l'Intercolonial. S'il n'a pas été réinstallé, il est tout désigné pour le poste de juge dans le district de Témiskaming.

M. DOHERTY: Quand les circonstances l'exigeront, je me ferai toujours un devoir de tenir compte des avantages qu'il y aurait à nommer un juge parlant les deux langues. Quant à l'autre conseil de mon honorable ami, il peut être certain que lorsque le parti conservateur manquera d'hommes compétents, je serai trop heureux d'aller demander des juges au parti libéral.

M. CARVELL: L'honorable ministre veut probablement dire quand le parti conservateur manquera d'hommes qui se croient compétents.

M. DOHERTY: Ce sont quelquefois les meilleurs qui ne se croient pas compétents.

M. CARVELL Je n'ai pas d'inquiétude à leur sujet.

M. GRAHAM: Vous pouvez vous en dispenser.

M. CARVELL: Il est regrettable que le ministre de la Justice n'ait pas jugé à propos d'augmenter les appointements des juges de cour de comté dans les Provinces maritimes. J'ai discuté cette question assez longuement, l'année dernière et cette année. On commet une grave injustice envers ces magistrats dont la position est différente de celle des juges de cour de comté dans les autres provinces. Ils occupent des positions très importantes et ont à parcourir des districts très étendus—de 100 à 120 milles de long. Il est bien malheureux que le ministre ne prenne pas les moyens de rénumérer ces magistrats convenablement.

M. DOHERTY: Je suis certainement aussi désappointé que mon honorable ami de n'avoir pas pu régler cette question durant la présente session. Cette question des appointements doit être réglée d'une manière uniforme, ou du moins en prenant pour base un principe général, applicable à tous les cas. Les difficultés que comporte la solution de ce problème, m'ont empêché de l'aborder, dans le peu de temps à ma disposition. Je ne veux pas entreprendre de discuter la question, mais la position des juges, dans les différentes provinces, diffèrent sous tant de rapports, qu'il est difficile d'arriver à une uniformité qui soit juste pour tout le monde. Certaines provinces ont plus de juges qu'elles n'en ont besoin; d'autres n'en ont peut-être pas suffisamment. Dans certains endroits, les juges peuvent se créer des sources de revenus, qui n'existent pas ailleurs. Tout cela demande à être réglé et coordonné. D'ici à la prochaine session, je me propose de faire tout en mon pouvoir pour amener les autorités des différentes provinces à faire le nécessaire pour arriver à un système aussi uniforme que possible. Dès que cela sera fait, je me ferai un devoir de régler la question. Si, malgré tous mes efforts, je ne réussis pas à amener une entente entre les provinces, j'agirai seul et je ferai tout ce qui sera possible de faire dans les circonstances.

M. MACDONALD: Ceux d'entre nous qui s'intéressent à cette question apprendront avec plaisir que le ministre s'occupe activement de faire disparaître l'anomalie qui existe dans la rétribution des juges des cours de comté dans les Provinces maritimes, et qu'à la prochaine session il sera en mesure de nous soumettre un projet de règlement. Le ministre sait parfaitement qu'il est absolument nécessaire de remédier à l'état de choses qui existe et j'espère que le règlement de la question ne sera pas retardé au delà de la prochaine session.

Un mot maintenant des résolutions en général. Je comprends qu'il y ait lieu d'apporter des changements dans les rénumérations payées aux juges qui sont appelés à siéger dans d'autres districts.

Mais, lorsque l'honorable ministre augmente ce montant, je me demande s'il ne serait pas plus sage de ne pas le limiter dans les cas où le juge siège dans la cité, tel qu'apparemment serait l'effet de ce paragraphe (j). J'ai a l'esprit le cas du district judiciaire de Prescott, auquel j'appartiens. Il se compose de deux comtés considérables, Pictou et Cumberland. Le chef-lieu du comté est la ville d'Amherst qui, d'après le status établi dans quelques-unes des provinces, pourrait être classée comme cité; cependant, au sens de la loi, on ne la considère pas sous cette qualité. Le savant juge qui préside dans ce district doit se rendre à Amherst tenir audience, et je suis certain que la dépense supplémentaire qu'il fait en se rendant à une ville de l'importance de celle d'Amherst est tout aussi élevée que peut l'être celle encourue dans le cas d'un grand nombre d'endroits technicalement tenus pour cités, d'après la loi provinciale. A mon sens, cela importe peu, lorsqu'on fait cette augmentation, d'établir une distinction aussi subtile; j'insisterais spécialement auprès du ministre, constatant qu'il ne s'occupe pas généralement du traitement des juges —cela étant encore à venir—sur l'opportunité de rendre absolue cette augmentation de dix dollars.

M. DOHERTY: Cela n'a pas pour but de représenter une gratification pour services rendus, mais une allocation pour frais de déplacement. En thèse générale, on alloue au juge $6 en outre de ses frais de déplacement. Je ne pense pas me tromper en disant que nous savons tous que le juge, ou que tout autre homme qui se rend à une petite ville ou à un village, ne trouvera probablement pas d'hôtel dont le propriétaire lui réclamera ses $6 pour l'héberger durant un pour. Mais, lorsque le juge doit se rendre à l'une de nos grandes cités, telles celles de Toronto, de Montréal ou d'Ottawa, à moins de descendre dans un hôtel de seconde classe, il ne peut dépenser moins de $10 par jour. Si l'on applique cette règle dans le cas de villes et de villages moins importants, on se trouve, en effet, à accorder une rémunération supplémentaire aux juges dont je viens de parler. Je ne dis pas que les juges ne devraient pas recevoir de rénumération supplémentaire, mais je crois que si on leur accorde celle-ci, ce devra être directement en cette qualité.

M. PROULX: Certains juges abusent grandement de ce privilège. Je connais un juge qui reçoit des indemnités de déplacement auxquelles il n'a aucun droit; c'est lui-même qui certifie la facture de ses dépenses. J'ai signalé le fait au ministère de la Justice, n'empêche que les fonctionnaires du département acceptent le certificat de ce juge. Cependant, je sais que ce certificat est faux.

M. BENNETT (Calgary): J'insisterais sur la nécessité d'étudier la question du relèvement du traitement des juges de la cour suprême de la province de l'Alberta, si on le compare avec celui que reçoivent les juges des autres provinces du Canada.

Les observations de l'honorable député de Carleton s'appliquent aux juges des cours de districts de la province où je demeure. Un traitement de $3,000, au Nouveau-Brunswick, vaut—je le sais par l'observation—beaucoup plus qu'un traitement de $3,000, dans l'Alberta. Je n'exagère pas, lorsque je dis que $3,000, au Nouveau-Brunswick, doivent représenter l'équivalent de $4,500, dans l'Alberta; cependant, le traitement que reçoit un juge d'une cour de district, dans l'Alberta, représente $3,000. Les juges de la cour suprême de l'Alberta sont traités avec défaveur, si on les compare aux juges de la province de Québec et de celle d'Ontario, et je crois que cette anomalie doit s'imposer à l'attention de ce Parlement. Il serait oiseux pour moi de prendre le temps de la Chambre même pour mentionner le fait que le réajustement de ces traitements n'est pas chose facile à accomplir. On devrait arrêter une base qui servît de règle générale et ce principe fondamental devrait tenir compte de l'étendue de la région où s'exerce la juridiction de la population, du coût de la vie et d'autres détails de cette nature. Je veux simplement signaler la question à l'honorable ministre, et j'espère qu'il se rappellera que les juges de la cour suprême, dans ma province, sont intéressés en la façon que j'indique.

En tant que l'allocation se trouve concernée, je me joins à l'honorable représentant de Pictou. On trouve, dans l'Alberta, plusieurs cités ainsi désignées par le statut et beaucoup de villes. Un juge qui doit se rendre à Macleod pour siéger en

chambre, se trouvera à ne retenir que ses frais de déplacement pour visiter une ville, tandis que s'il parcourt, par chemin de fer, quarante milles de plus pour se rendre à la cité de Lethbridge, dont le chiffre de la population est un peu plus élevé, il retire la plus forte allocation. C'est là une anomalie. Je crois qu'il serait plus juste, dans le cas de ma province, de fixer cette allocation à $10 par jour ou à quelque autre somme.

M. PROULX: Je crois que l'allocation suffit, considérant que les frais de déplacement sont acquittés. Il va sans dire que je comprends que, dans une cité, les dépenses d'hôtel sont plus élevées. Le juge se fait rembourser ces dépenses sur présentation d'un certificat qu'il signe lui-même. Dans la province de Québec, s'il se rend à la cour de revision, il doit obtenir le certificat du juge en chef. Il y a surveillance, dans ce cas, mais, dans celui qui nous occupe, le juge adresse son propre certificat et il n'y a pas de confirmation. Je crois que l'affidavit du juge devrait accompagner le certificat.

M. McKENZIE: Je joins ma voix à celles des honorables députés de Pictou et de Carleton qui ont exprimé leur regret que ce bill ne fixe pas, d'une façon permanente, les traitements des juges.

Certes, je ne puis parler pour d'autres juges que ceux de ma propre province. Mais, au sujet de ces magistrats, je puis dire qu'ils n'ont d'autres revenus que celui que représentent leur traitement. Quant à la province d'Ontario, je comprends que les juges peuvent gagner autant que ce que représente leur traitement respectif, en agissant en qualité de juges surnuméraires —jugés des preuves—ainsi qu'on les appelle. Ils portent encore les titres de maîtres et autres. Il en est probablement ainsi, dans la province de Québec. Mais, à la Nouvelle-Ecosse, le juge ne retire pas un sou pour présider une cour de comté, si ce n'est son maigre traitement. Le seul rayon d'espérance qui se rattache à cette question, c'est qu'à la prochaine session, le ministre va s'occuper de ce problème et le résoudre généralement. Je comprends que, dans la province d'Ontario, on compte deux juges de la cour de comté pour chaque comté.

M. DOHERTY: Non pour chaque comté, mais pour quelques comtés.

M. McKENZIE: Des gens qui habitent Ontario me disent qu'il n'y a pas assez d'ouvrage pour un seul juge dans aucun de ces comtés. Dans ce cas, un moyen de sortir de cette difficulté serait de mettre à la retraite l'un de ces magisrats et d'accorder un traitement raisonnable à celui qui reste. A la Nouvelle-Ecosse, nous avons 18 comtés, mais seulement 7 juges, et le ministre comprendra que chacun de ces magistrats a beaucoup plus d'ouvrage à faire qui n'en doit expédier un juge d'Ontario. S'il est quelque chose qu'on puisse faire, d'une façon générale, pour la province de la Nouvelle-Ecosse, c'est celle sur laquelle j'appelle spécialement l'attention de l'honorable ministre. Nous avons, à la Nouvelle-Ecosse, deux juges qui sont reconnus comme ayant plus d'ouvrage que tout autre magistrat de cette province; je veux parler du juge de la cour de comté de la cité d'Halifax et du juge de la cour de comté de Sydney. Je suis certain que le juge de la cour de comté d'Halifax ne sera pas froissé, si je dis que le juge de la cour de comté de la cité de Sydney a beaucoup plus à faire que l'autre n'en a. Le district est plus étendu et la population plus dense, et il lui faut, en outre, expédier une bonne partie de la besogne de la cour supérieure. Halifax est le domicile des juges de la cour suprême, et le travail est fait par les juges eux-mêmes; mais, à Sydney, il n'y a pas de juge de la cour supérieure et le juge qu'on y trouve, en qualité de juge privé de la cour supérieure, expédie un volume énorme de travail s'il fait plus d'ouvrage que n'en exécute le juge ordinaire de la cour suprême.

M. DOHERTY: Et il ne reçoit pas de rénumération?

M. McKENZIE: Il ne reçoit pas un sou.

M. DOHERTY: Il n'est pas notre fonctionnaire.

M. McKENZIE: A l'origine, les juges de la cour de comté exerçaient une juridiction restreinte dans les affaires relevant du statut relatif aux offenses et aux délits, mais ce Parlement leur impose, dans la suite, beaucoup de devoirs en qualité de juges de procès spéciaux tombant sous l'empire du statut relatif aux offenses et aux délits. Dans le comté de Cap-Breton, le juge de la cour de comté doit expédier une besogne énorme. Je crois ne pas me tromper en disant que les juges, de la cour de comté, dans le cas du Cap-Breton, siègent tous les jours de la semaine pour entendre et décider les causes qui relèvent du code civil ou du code criminel. En 1905, lorsque fut adopté le statut des juges —statut que nous avons encore, aujourd'hui—il fut entendu que les juges de la cour du comté siègeant à Halifax et à Sydney, recevaient $500 de plus que ce que ne retiraient les autres juges. Le juge de la cour du comté d'Halifax reçut ce montant, mais, à cause d'un oubli dans la loi, les $500 destinés aux juges de Sydney ne furent pas mentionnés. J'ai

tenté des efforts réitérés pour faire disparaître cette anomalie, jusqu'au moment où je montai moi-même sur le banc; il va sans dire que durant les trois années que je restai en fonctions, je n'ai soufflé mot de ce sujet, mais, lorsque je devins membre du Parlement, j'ai essayé d'obtenir ces $500 pour celui qui remplit, aujourd'hui, la fonctions de juge de la cour de comté, à Sydney. Il fut distinctement entendu que le juge d'Halifax et que celui de Sydney seraient mis sur un pied d'égalité absolue et il est certainement juste qu'il en soit ainsi. Je crois qu'on ne traite pas avec dignité le juge de Sydney, lorsqu'on refuse de lui accorder ces $500, tout en donnant cette somme au juge d'Halifax. Quiconque est au courant de l'état de choses qui existe dans la province de la Nouvelle-Ecosse, sait que le coût de la vie est beaucoup moins élevé à Halifax qu'il ne l'est à Sydney. Tenant compte de l'entente faite, en 1905, qu'on acquitterait ces $500 au juge d'Halifax, je crois qu'il n'est pas juste de le priver de cet argent.

M. DOHERTY: Le besoin d'un juge de cours de comté pour le Manitoba ne se fait pas sentir; l'insertion du mot "Manitoba", dans le sous-paragraphe (e) a été une erreur. Je demanderais que le sous-paragraphe (d) restât tel qu'il se lit, et je proposerais que le sous-paragraphe (e) fut modifié en remplaçant le mot "Manitoba" par le mot "Ontario".

M. PROULX: L'an dernier, lorsque nous discutions le projet de loi modifiant le statut relatif aux juges, j'ai conseillé à l'honorable ministre de la Justice un amendement se rapportant à la résidence des juges des cours de comté. Telle que la loi existe maintenant, ces magistrats doivent résider dans le comté ou dans les limites de comtés unis où ces cours sont établies. J'ai laissé entendre qu'on devrait modifier la loi de façon à obliger les juges d'habiter le chef-lieu du comté. Dans mon district nous sommes exposés à de sérieux inconvénients, parce que nous n'avons pas de juge résidant au chef-lieu du comté. Le juge aîné demeure à Ottawa, entièrement en dehors du district, ce que la loi défend en toutes lettres. Le juge cadet demeure dans le district, mais non pas au chef-lieu. Lorsqu'il a été nommé, le juge aîné résidait au chef-lieu, et il n'était pas nécessaire que le juge cadet résidât dans le comté, mais, lorsqu'il n'y a qu'un seul juge, il doit résider au chef-lieu, à mon avis. Où l'on compte deux juges, un aîné et un cadet, le premier devrait résider au chef-lieu. Les juges des cours de comté et de district sont également des juges locaux de la cour suprême d'Ontario, et la plus grande partie du travail légal s'exécute au chef-lieu. Je conseillerais à l'honorable ministre de modifier le statut dans ce sens, dans le but de stipuler que le juge de la cour de comté devra résider au chef-lieu et, dans le cas des districts qui comptent deux de ces magistrats, que le juge aîné devra résider au chef-lieu.

M. DOHERTY: Je n'ai nul pouvoir qui m'autorise de m'occuper de cet aspect de la question.

Le Gouvernement du Canada peut nommer le juge et lui servir son traitement; le Parlement canadien peut le mettre en accusation; mais c'est de la législature d'Ontario que relèvent toutes les autres choses qui le concernent.

M. PROULX: Comment se fait-il que le Parlement ait souscrit à l'article 7 de la loi des juges, qui est ainsi conçu:

Les juges de la cour suprême de judicature de l'Ontario doivent résider en la cité de Toronto ou dans un rayon de cinq milles de cette cité; mais il peut leur être permis, de temps à autre, par ordre du Gouverneur en conseil, de résider en un autre endroit de la province, pendant une période déterminée.

Comment le Parlement qui a déterminé le lieu où doivent demeurer les juges de la cour suprême ne pourrait-il pas en faire autant pour les juges des cours de comté? Le lieu du domicile du juge d'une cour de comté est prescrit par la loi. Quand un juge de cour de comté est nommé, la lettre patente porte qu'il devra demeurer dans le comté, ou dans les limites du groupe de comtés où il doit exercer sa charge.

M. DOHERTY: Je crois que ces dispositions sont insérées parce qu'elles sont conformes aux lois de l'Ontario. Le Parlement fédéral ne saurait se créer de pouvoir en légiférant en des matières qui relèvent des provinces. L'Acte de l'Amérique britannique du Nord l'autorise à nommer les juges, à leur servir leur traitement et à les mettre en accusation; mais c'est aux provinces de veiller à l'administration de la justice; or, c'est pour administrer la justice que les juges sont nommés. Dans la province de Québec, l'endroit où les juges doivent avoir leur domicile est formellement déterminé par la loi.

M. PROULX: Le doyen des juges de Prescott et de Russell, qui habite actuellement à Ottawa, est nommé depuis 1900. Aux termes de la commission qui le nomme, il doit avoir son domicile dans les comtés unis de Prescott et Russell. La législature d'Ontario a voté un amendement à la loi des cours de comtés par lequel le lieutenant-gouverneur en conseil peut, par décret, permettre à un juge d'avoir son domicile ailleurs. Un décret du conseil portant atteinte aux conditions de la lettre patente nommant le juge serait-il constitutionnel?

M. DOHERTY: Je n'oserais pas me prononcer au pied levé sur toutes ces questions, mais il me semble que la législature

d'Ontario a le droit de déterminer l'endroit où les juges des cours de comté doivent avoir leur domicile; si elle a ce droit, il doit lui être loisible d'autoriser le lieutenant-gouverneur en conseil à déterminer cet endroit.

M. PROULX: Le gouvernement d'Ontario n'a pas encore rendu de décret permettant au juge d'avoir son domicile hors du district, contrairement aux conditions prescrites par la lettre patente qui l'a nommé. Le Gouvernement doute, je crois, qu'un tel décret soit constitutionnel. Les juges sont nommés pour rendre service aux gens, pour administrer la justice et non pour s'accommoder eux-mêmes. Les habitants de mon district judiciaire trouveraient commode que le juge eût son domicile au chef-lieu; de cette façon, il se trouverait à la portée des avocats exerçant leur profession au barreau du district.

(e) Pour un autre juge de cour de comté de la province du Manitoba, avec appointements de $3,000 par année.

M. OLIVER: En quelle partie de la province ce juge exercera-t-il sa charge?

M. DOHERTY: La nécessité de cette nomination résulte, m'a-t-on dit, de l'annexion du nouveau territoire. Nous avions un magistrat stipendiaire quand le territoire de Keewatin était sous notre juridiction, mais la situation se trouve changée par l'annexion de ce territoire à la province, et il faut nommer un juge à la place de ce magistrat. Ce dernier avait son domicile au Pas.

(f) Pour un autre juge puîné de cour de comté de la province de la Colombie-Anglaise, avec appointements de $3,000 par année.

M. OLIVER: Dans quelle partie de la province ce juge exercera-t-il sa juridiction?

M. DOHERTY: Il y a un juge puîné de cour de comté à Vancouver.

M. OLIVER: Sur quelle partie particulière du territoire de la province la juridiction de ce juge de cour de comté s'étendra-t-elle, et qu'est-ce qui motive cette nomination?

M. DOHERTY: En 1913, la loi des cours de comté de la Colombie-Anglaise a été modifiée de façon à autoriser la nomination de plus d'un seul juge puîné à Vancouver, et il s'agit en ce moment de pourvoir au traitement d'un autre juge puîné.

M. OLIVER: A Vancouver?

M. DOHERTY: Oui.

(g) Pour quatre autres juges de cour de district de la province de la Saskatchewan, avec appointements de $3,000 par année chacun.

M. OLIVER: J'aimerais à faire la même question au sujet de ces juges.

M. DOHERTY: La législature de la Saskatchewan a créé neuf nouveaux districts judiciaires auxquels on devra finir par donner neuf titulaires; mais le procureur général de la province dit que quatre suffiront pour le moment.

M. OLIVER: A combien cela portera-t-il le nombre des juges de district de la Saskatchewan?

M. DOHERTY: Il y en avait huit, et la nouvelle loi divise la province en dix-sept districts. Il y aura donc douze juges, y compris les quatre dont il s'agit d'autoriser la nomination.

M. OLIVER: La province de l'Alberta a-t-elle pris des mesures en vue de l'augmentation du nombre de ses juges, ou a-t-elle fait des représentations au Gouvernement à ce sujet?

M. DOHERTY: Cette province a adopté une loi tendant à accroître le nombre des juges, loi qui doit être mise en vigueur par proclamation. La proclamation n'ayant pas été lancée, cette loi n'est pas encore en vigueur.

M. OLIVER: Cette loi vise-t-elle les juges de la cour suprême ou ceux de certaines cours de comté ou de district?

M. DOHERTY: Je crois qu'elle tend à autoriser la nomination de juges de la cour suprême et de juges de certaines cours de comté ou de district.

(h) Que, sauf dans les cas où ils ont droit à un traitement plus considérable, les juges et les juges puînés des cours de comté et des cours de district recevront des appointements de $3,000 chacun par année, à compter de la date de leur nomination.

M. GRAHAM: Cette augmentation datera-t-elle de la nomination des juges qui sont déjà en fonctions? La loi aura-t-elle un effet rétroactif ou s'agit-il de légiférer pour l'avenir?

M. DOHERTY: Pour l'avenir. Sous le régime de la loi actuelle, les juges des cours de comté ont des appointements de $2,500 pendant les trois premières années, après quoi leur traitement est porté à $3,000 par année. C'est une distinction à laquelle je ne trouve aucune raison d'être. Le traitement est certainement assez modeste et, dans la pensée du législateur, les juges devront recevoir des appointements de $3,000 par année à compter de la date de leur nomination. Quant à ceux qui sont nommés depuis moins de trois ans, ils auront droit à un traitement de $3,000 à compter de l'adoption de la nouvelle loi.

M. PROULX: J'aimerais à demander au ministre si cette loi ne sera pas applicable aux juges nommés l'an dernier? Ces juges ont droit à $2,500 pendant les trois premières années. Le traitement de $3,000

sera-t-il accordé à ceux que l'on nommera à l'avenir et non à ceux qui ont été nommés au cours des trois années dernières?

M. DOHERTY: Ce traitement sera accordé aux juges que l'on nommera à l'avenir, mais il le sera également à ceux qui ont été nommés au cours des trois années dernières, puisqu'il est prescrit que les appointements de juges seront de $3,000 par année à compter de l'entrée en vigueur de la loi.

M. GRAHAM: Par " appointements" devons-nous entendre ce que le juge reçoit à titre d'honoraires ou autrement, ou simplement le traitement que lui sert le Gouvernement fédéral?

M. DOHERTY: Nous ne pouvons nous occuper que du traitement que nous servons aux juges.

M. OLIVER: Ce paragraphe me fournit l'occasion de renouveler l'observation que je faisais au ministre au sujet du personnel des pénitenciers: c'est-à-dire que la règle en vertu de laquelle les chemins de fer et les banques peuvent assujétir la population de l'Ouest à des taux de transport et d'intérêt plus élevés semble n'être plus applicable dès qu'il s'agit de rémunérer les juges et le personnel des pénitenciers de l'Ouest. Mon honorable ami, je le vois, est fermement convaincu qu'il y a lieu de mettre sur un pied d'égalité, sous le rapport du traitement, tous les fonctionnaires qui relèvent de son ministère. La session est trop avancée pour que je tente de le faire revenir sur sa détermination; je le prierai cependant encore une fois de prêter son concours à ceux qui, comme moi, réclament au nom des fonctionnaires de l'Ouest une égalité de traitement équivalant pour eux à une réduction du coût des choses nécessaires à la vie.

(k) Que, à chaque juge d'une cour de comté qui, ayant atteint l'âge de 75 ans, est mis à sa retraite d'une manière obligatoire, et à tout juge qui, ayant exercé les fonctions judiciaires durant une période de 30 ans, ou plus, est mis à la retraite d'une manière obligatoire ou démissionne, il peut être accordé une annuité égale aux appointements qu'il recevait lors de sa mise à la retraite ou de sa démission.

M. PROULX: Par cette modification, la mise à la retraite est obligatoire à 75 ans au lieu de 80?

M. DOHERTY: Oui.

M. PROULX: Quelle est la raison d'être de ce changement?

M. DOHERTY: L'expérience a démontré que des juges ayant perdu de leur vigueur et n'étant plus, par conséquent, capables d'exercer leur charge de façon aussi satisfaisante se sont abstenus de prendre leur retraite parce qu'il leur fallait atteindre la limite d'âge, c'est-à-dire 80 ans, pour avoir droit à leur plein traitement. Nous avons pensé que si nous pouvions mettre à la retraite le juge âgé de 75 ans et sauvegarder ses droits en lui servant une pension égale au plein chiffre de son traitement, il serait dans l'intérêt général de le relever de ses fonctions judiciaires.

M. CARVELL: Cette disposition est sage. S'il est des hommes qui, à 75 ou 80 ans, jouissent de la plénitude de leurs facultés mentales, ce sont des exceptions. Le ministre devrait pour ainsi dire avoir le droit de mettre à la retraite tout juge âgé de 75 ans, s'il jugeait qu'il y a lieu de le faire. Toutefois, si un juge nommé à soixante-cinq ans venait à être obligé de prendre sa retraite à soixante-quinze, il resterait à savoir s'il conviendrait de lui accorder une pension égale au plein chiffre de son traitement.

J'espère que le ministre ne nommera pas juges des personnes si âgées.

M. DOHERTY: Je préférerais appliquer le remède à l'autre bout et les nommer avant qu'ils eussent atteint soixante-cinq ans.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): Pourquoi le ministre de la Justice ne prend-il pas des mesures pour mettre à la retraite les juges de la cour suprême, ainsi que les juges d'une cour de comté, à l'âge de soixante-quinze ans?

M. DOHERTY: Les juges de la haute cour peuvent prendre leur retraite à l'âge de soixante-quinze ans et recevoir leur plein traitement, lorsqu'ils ont exercé leurs fonctions pendant vingt ans. Il n'y a jamais eu de limite d'âge pour la mise à la retraite d'une manière obligatoire d'un juge de la haute cour.

M. ARMSTRONG (Lambton-est: Est-ce que ce ne serait pas sage?

M. DOHERTY: L'idée mérite d'être sérieusement étudiée relativement à tout projet de loi concernant les juges de la haute cour en général, et leur rétribution.

M. PROULX: Il y a un article qui décrète que les juges peuvent prendre leur retraite et toucher leur plein traitement lorsqu'ils ont exercé leurs fonctions pendant trente ans. Un juge qui serait nommé à l'âge re trente-cinq ans aurait le droit de toucher sa pleine pension de retraite à l'âge de soixante-cinq ans.

M. DOHERTY: Notre intention est de décréter qu'un juge d'une cour de comté qui a exercé les fonctions judiciaires pendant trente ans peut prendre sa retraite et toucher son plein traitement, quel que soit son âge, et c'est la disposition qui s'applique maintenant aux juges de la haute cour. Il n'est pas à désirer que celui qui a exercé les fonctions judiciaires pendant

trente ans soit tenu de continuer à les exercer jusqu'à ce qu'il soit assez vieux pour toucher son plein traitement. Il arrivera très rarement qu'après avoir exercé ses fonctions pendant trente ans un juge aura moins de soixante-quinze ans.

M. PROULX: Je suis d'avis qu'il devrait y avoir une caisse de retraite à laquelle les juges contribueraient, comme dans le cas des employés publics. Vous faites des juges une classe privilégiée, et il ne devrait pas y en avoir en ce pays.

Aux Etats-Unis, les juges ne reçoivent pas de pension de retraite, et je crois que les doctrines de la démocratie devraient prévaloir au Canada. L'Etat a établi des rentes viagères et les juges devraient en acheter.

M. DOHERTY: Il y aura lieu d'examiner cette proposition lorsque nous nous occuperons de la magistrature en général. J'imagine que l'honorable député ne suggèrera pas d'appliquer le principe en question aux juges déjà nommés et qui ont consenti à exercer leurs fonctions aux termes d'une loi qui leur garantissait certains droits. Si nous décidions d'accepter la proposition de l'honorable député, il y aurait lieu de l'examiner en fixant le traitement des juges.

M. PROULX: En examinant le budget, j'ai été frappé du grand nombre de juges qui sont à la retraite et qui reçoivent chaque année une forte somme d'argent. Il y en a plus dans la province de Québec que dans l'Ontario; mais dans cette dernière province, un juge a pris sa retraite il y a quelques années et il retire son plein traitement de $7,000 par année, non pas parce qu'il était incapable de remplir ses fonctions, car il est administrateur d'une compagnie de crédit et reçoit probablement une aussi forte rétribution que lorsqu'il était juge. Un juge infirme pour le reste de sa vie doit recevoir une allocation, mais les juges devraient être sur le même pied que les employés publics et contribuer à une caisse de retraite.

(1) Que les dispositions relatives aux annuités régies par les articles 24 et 25 de ladite loi s'appliqueront aux juges de la cour de circuit du district de Montréal.

M. CARVELL: Quel est ce tribunal?

M. DOHERTY: Dans le district de Montréal, il y a une cour de circuit composée de trois juges. Dans toutes les autres parties de la province, toutes les affaires civiles sont du ressort des juges de la cour supérieure, soit que le montant en jeu soit d'un dollar ou d'un million de dollars. Dans le district de Montréal, on s'est aperçu que le nombre des causes de cent dollars et moins, antérieurement à la nomination des juges de la cour de circuit, étaient du ressort de la cour de circuit présidée par les juges de la cour supérieure, fut devenu si considérable que les juges de la cour supérieure ne pouvaient pas en disposer au fur et à mesure. Par conséquent, cette cour de circuit a été établie et le présent projet de résolution propose d'augmenter d'un le nombre des juges. En justice pour les juges de la cour de circuit, il faut dire que, bien que leurs pouvoirs soient restreints à l'instruction des procès de $100 ou moins pour les réclamations ordinaires, ils ont juridiction en matière d'impôts scolaires et d'administration municipale jusqu'à concurrence d'un plus fort montant. Vu le nombre de procès qu'ils entendent, la tâche de ces juges est excessivement ardue.

Pour un autre juge en chef de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, $7,000 par année.

M. CARVELL: Je désire protester aussi poliment que faire se peut contre cet article du projet de résolution. Tout d'abord, je ne vois pas de raison au monde de nommer un autre juge au Nouveau-Brunswick. Celui qui occupera ce poste est bien connu et je ne trouve pas à redire à son choix. Je crois que c'est une aussi bonne nomination qu'on puisse faire dans la province.

Notre population n'est que de 350,000 habitants et elle n'augmente pas très rapidement. Tous les membres du barreau du Nouveau-Brunswick savent que non seulement nos juges ne sont pas surchargés d'ouvrage, mais qu'ils n'ont pas assez de travail. Les juges des cours d'équité, qui sont maintenant les juges des chancery courts, accomplissent une tâche considérable, et il y en a probablement un ou deux autres qui font beaucoup de travail en chambre; mais, règle générale, non seulement les six juges pourraient accomplir tout le travail qu'on attend d'eux, mais ils ne s'en porteraient que mieux. Nous avons au Nouveau-Brunswick un tribunal qui vaut n'importe quel tribunal du Canada. Il a toujours été d'un ordre supérieur et ses jugements sont confirmés en plus grand nombre que ceux de toute autre cour de justice canadienne dont il y a appel. J'attribue ce résultat en grande partie au fait que nos juges vont en tournée et qu'ils ont le privilège de siéger en cour d'appel. C'est ce qui en fait les excellents juristes qu'ils se sont toujours montrés. Je regrette de voir qu'on déroge à ce principe qui est l'ancien principe reconnu en Angleterre et qui a toujours été observé au Nouveau-Brunswick depuis la création de cette province. C'est aussi le principe qui prévaut dans la Nouvelle-Ecosse et dans l'Ile-du-Prince-Edouard. Si la législature du Nouveau-Brunswick jugeait nécessaire de nommer un autre juge, il ne s'agirait que de pourvoir à un traitement de $7,000. On crée une cour d'appel. Trois juges siégeront en appel et quatre iront en tournée.

Ces derniers n'auront jamais l'occasion de siéger en cour d'appel et d'entendre la discussion de ces questions. Je crains que, loin d'améliorer la jurisprudence de la province, nous n'abaissions à l'avenir le niveau de la magistrature.

M. FOWLER: C'est à une loi adoptée par le Nouveau-Brunswick que le député de Carleton s'oppose? Le Parlement fédéral n'a rien à y voir; il doit simplement pourvoir au traitement d'un autre juge en chef et nommer un juge en chef de la cour suprême. La loi adoptée à la dernière session de la législature du Nouveau-Brunswick a, en réalité, fait revivre une loi adoptée il y a quelques années lorsque le député de Saint-Jean (M. Pugsley) était premier ministre de cette province. On n'a pas donné suite à cette loi jusqu'à la dernière session de la législature alors qu'elle a été rétablie et est entrée en vigueur.

Je ne sais pas bien ce que mon honorable ami a dit au sujet de la pratique actuelle d'après laquelle les juges entendent les causes en appel. Le principe invoqué par l'honorable député n'a pas été appliqué ces années dernières, car le juge qui a instruit un procès ne siège pas lorsque ce procès est porté en appel. Par conséquent, il n'est pas en mesure de dire à ses collègues comment il a interprété les dépositions des témoins et les circonstances qui ont été dévoilées au cours du procès, et ses collègues doivent s'en rapporter au dossier. Je ne vois donc pas pourquoi le seul fait d'aller en tournée permettrait aux juges de mieux décider ces questions s'ils siégeaient en cour d'appel comme cela a lieu dans les autres provinces du Canada, sauf la Nouvelle-Ecosse. Certains juges ont plus qualité que d'autres pour instruire les causes pendant les tournées. D'autres ont plus qualité pour agir comme juges de la cour d'appel.

L'honorable député a fait un éloge bien mérité des tribunaux du Nouveau-Brunswick. Ceux-ci ont toujours été excellents et n'ont jamais cédé le pas aux autres cours de justice du pays. De fait, je ne crois pas qu'ils cèdent le pas à la cour suprême du Canada. Grâce à la présente loi, non seulement nous espérons maintenir le rang qu'occupent nos tribunaux, mais les placer à un rang plus élevé en les mettant mieux en mesure d'étudier les procès qu'ils ont à décider qu'ils ne pourraient le faire s'ils devaient aller en tournée. Ils n'auront qu'à décider les questions d'équité et à prendre les procès en appel. Par conséquent, en ce qui concerne la qualité du tribunal et à tous les autres points de vue, je crois que la loi adoptée par la législature du Nouveau-Brunswick est un pas dans la bonne voie, et je suis bien aise de voir que le Gouvernement la complète en pourvoyant au traitement des nouveaux juges.

M. CARVELL: L'honorable député n'a guère saisi mon raisonnement. Je sais bien que le Nouveau-Brunswick a le droit de créer ce tribunal et que le parlement fédéral n'a qu'à nommer le juge, mais le parlement pourrait faire ce qu'il a fait il y a deux ou trois ans dans le cas d'Ontario, lorsqu'il a cru que cette province demandait inutilement la nomination de nouveaux juges; il pourrait refuser d'accorder le traitement. Je ne prétends pas que le juge qui siège en appel n'a pas l'occasion de discuter les causes avec ses confrères; c'est le juge qui va en tournée qui y perdra, je le crains. Celui-ci peut maintenant siéger en appel dans tous les procès, sauf lorsque sa décision est attaquée. Je puis dire sans crainte qu'il peut discuter avec ses confrères les quatre-cinquièmes des causes qui sont plaidées en cour d'appel. Il profite de leur science. En échangeant ainsi leurs opinions, ces juges deviennent des juristes plus habiles et à l'esprit plus large. C'est celui à qui cette occasion manque qui ne se maintiendra pas au niveau qu'il occupait autrefois. Je n'ai aucun doute que les trois juges qui formeront la cour d'appel pourront aussi bien qu'aujourd'hui augmenter leur bagage de connaissances. Mais je crois qu'il est très avantageux pour un juge de faire un circuit, et cet avantage lui serait enlevé par la loi nouvelle. Ajoutons à cela le fait que nous n'avons pas besoin d'un septième juge dans le Nouveau-Brunswick.

M. HAZEN: Je ne me lève pas pour prendre part à la discussion, mais comme il est question dans le moment de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, je veux apprendre à l'honorable député de Carleton que Sa Majesté a bien voulu honorer le chef de cette cour, et je suis certain que nul plus que mon honorable ami ne sera heureux d'apprendre cette nouvelle.

M. CARVELL: Je viens justement de l'apprendre, il y a tout au plus une demi-heure, et je désire joindre ma voix à celle de l'honorable ministre pour féliciter l'honorable juge en chef de l'honneur qui lui est fait. Il n'y a pas je crois de juriste plus éminent dans tout le Canada, ni même je crois dans tout l'empire. Ce sont ses connaissances et son attention aux affaires qui lui ont mérité cette distinction, et j'espère qu'il vivra longtemps pour jouir de ces honneurs.

M. POWERS: Je félicite la province, et le banc et le juge en chef sur le fait que Sa Majesté a bien voulu lui conférer un honneur si bien mérité. Mais je ferai remarquer à l'honorable député de Carleton que le juge en chef lui-même est une preuve qu'il n'est pas nécessaire pour un juge de faire un circuit pour devenir un grand juge.

M. CARVELL: Est-ce que l'honorable juge en chef n'a pas lui seul jugé pendant les six dernières années un plus grand nombre de causes que tous les juges du Nouveau-Brunswick réunis?

M. FOWLER: Il a jugé des causes en chancellerie, mais il n'a pas fait de circuit.

M. CARVELL: Mais il avait l'expérience.

M. FOWLER: Il n'a jamais pratiqué la loi criminelle ou la loi commune; il ne s'est occupé que des causes en chancellerie Ce ne l'a pas empêché cependant d'être un grand juge dans la loi commune de même qu'un bon juge en équité. En réponse à l'argument que ces juges perdraient beaucoup en ne faisant pas de circuit, je rappellerai à mon honorable ami qu'ils auraient le grand avantage d'entendre plaider devant eux la fleur du barreau du Nouveau-Brunswick, dont mon honorable ami est un membre distingué, ce qui leur permettra d'acquérir plus de connaissances de la loi.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): Je désire insister auprès du ministre de la Justice sur l'importance qu'il y a de mettre les juges de la cour suprême sur le même pied que les juges des cours de comté. Les juges de la cour suprême qui ont à décider des causes de la plus grande importance, des procès dans lesquels la vie des personnes est en jeu, de même que de grands intérêts industriels, continuent à rester juges jusqu'à l'âge de cent ans s'ils vivent jusque-là et s'ils veulent rester juges. Nous avons présentement sur le banc de la cour suprême d'Ontario des juges âgés de quatre-vingt ans.

M. PROULX: Et ce sont les meilleurs.

M. ARMSTRONG: Ce peut être l'opinion de l'honorable député. Ce n'est pas un mal d'être vieux. En général, les avocats n'aiment pas à parler comme je parle sur ce sujet là, mais n'étant pas de la profession, je suis libre de dire ce que je pense, et je suis convaincu que nous devrions avoir une limite d'âge au sujet des juges de la cour suprême comme des autres juges.

M. PROULX: Ce n'est pas nécessaire. Il y a des vieillards sur le banc d'Ontario, mais je ne crois pas que la profession se soit jamais plainte qu'ils étaient incompétents ou qu'ils ne remplissaient pas bien leur devoir. Le chancelier pourrait prendre sa retraite avec le même traitement qu'il a aujourd'hui, mais s'il préfère travailler, pourquoi se retirerait-il? Je crois que la mise à la retraite des juges est allée trop loin. Le minimum du service des juges de la cour supérieure est trop bas. Un juge peut prendre sa retraite avec les deux tiers de son traitement après quinze années de service seulement, et dans la province de Québec on a vu des juges capables de continuer à remplir leurs fonctions, prendre leur retraite. Aujourd'hui ils pratiquent comme avocats. L'un d'eux touche plus de $5,000 par année—deux tiers de $8,000. Cependant il tient un bureau qui fait concurrence à celui des autres avocats. Est-il juste que les membres de la profession soient obligés de subir la concurrence d'un homme qui touche plus de $5,000 du trésor public. En outre, ces avocats acquièrent une réputation plus grande en passant sur le banc. Je crois que la période devrait être faite plus longue, et les juges n'être mis à la retraite que lorsque leur âge ou l'incapacité de remplir leur devoir rendra la chose nécessaire.

M. EMMERSON: J'ai appris avec plaisir la nouvelle que nous a fait connaître l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). Le juge en chef de la cour suprême du Nouveau-Brunswick occupe une position élevée sur le banc de cette province, et je crois qu'il possède la confiance de tout le monde. La distinction dont il est l'objet est bien méritée. Il mérite donc d'être félicité, et la population du Nouveau-Brunswick doit aussi se féliciter d'avoir un juge aussi distingué dont les mérites sont si bien reconnus. Ce n'est pas ici l'endroit de critiquer la législation de la province du Nouveau-Brunswick, mais celle que l'on a adoptée il y a quelques années n'a certainement pas mon approbation, et je dois dire que je n'ai pas été convaincu de la nécessité de renouveler cette loi.

Je crois que tous les citoyens de la province qui ne sont pas avocats, tout le barreau et toute la magistrature reconnaissent que depuis quatre ou cinq ans la besogne de la cour suprême et de la cour en banc a été tellement restreinte que cela est devenu un reproche et passé en proverbe. Je crois que c'est le comble de l'absurde que demander un nouveau juge. Je n'ai aucun commentaire à faire au sujet de ceux qui peuvent être considérés comme aspirants à cette charge. J'ai entendu citer les noms de plusieurs gentlemen: mais à mon avis quelque distingués, quelque compétents qu'ils soient, on n'a besoin de personne. Il y a là assez de juges pour expédier la besogne, et le fait est que ceux qui sont là aujourd'hui se rouillent tout simplement. En tant qu'il s'agit du ressort en chancellerie, le juge en chef a fait beaucoup de besogne ainsi que M. le juge McLeod. Mais tout avocat qui pratique dans la province du Nouveau-Brunswick doit admettre le fait qu'il n'y a guère aujourd'hui un terme de la cour de circuit qui dure plus d'une journée ou deux dans n'importe quel comté. Dans neuf cas sur dix, la cour s'ajourne le jour même de l'ouverture du terme, et il

est très rare que celui-ci se prolonge plus de deux ou trois jours. Il y a certainement eu un grand nombre de sessions depuis qu'une cour de circuit a siégé durant plus d'une semaine. Dans le comté de Westmoreland, que j'habite, il y avait autrefois beaucoup de besogne à la cour de circuit, mais aujourd'hui, il n'y a là que quelques causes criminelles et l'on n'y entend guère de causes civiles. Je ne crois pas exagérer en disant que les juges se rouillent faute d'exercer leurs pouvoirs en entendant des causes.

M. PROULX: Les conditions qui ont existé sous ce rapport l'année dernière au Nouveau-Brunswick sont peut-être semblables à celles qui existent dans l'Ontario. Nous avons voté les traitements de deux juges l'année dernière, par exemple, et presque tous les juges d'Ontario disaient qu'on n'en avait pas besoin.

M. ROCH LANCTOT (texte): Monsieur le président, en ma qualité de représentant de la classe agricole, je viens également faire quelques observations sur le salaire des juges et la pension que le Gouvernement leur paie. Nous avons, paraît-il, cette année, un surplus de 55 millions, et à entendre les honorables députés qui ont pris la parole depuis quelques jours, on voudrait tâcher de réduire ce surplus, d'abord en payant aux députés eux-mêmes un supplément d'indemnité de $1,000 à $1,500 chacun pour la présente session.

Je prends maintenant tous ces pensionnaires de l'Etat, et je puis dire que la classe agricole est fortement opposée à toutes ces pensions et à tous ces forts salaires que nous payons.

M RAINVILLE: Est-ce que la classe agricole est également opposée aux 10 millions que nous avons votés pour elle?

M. LANCTOT: Cela va prendre dix ans pour payer cette somme. Je parle en ce moment des juges. Nous avons dans la province de Québec quinze juges qui reçoivent une pension de l'Etat, et cela coûte $90,500 par année. La grande province d'Ontario ne figure que pour $15,000.

Je prends le cas d'un juge qui résigne ses fonctions à 50 ans—beaucoup de gens vivent jusqu'à 80 ans et même plus—mais je suppose que ce juge va vivre jusqu'à 80 ans. Il va donc recevoir une pension de l'Etat pendant 30 ans. Si son salaire était de $7,000 par année, cette pension sera de $4,666.66 par année. Multipliez cela par 30, et on arrive au chiffre fabuleux de $140,000 de pension. Si maintenant on ajoute l'intérêt composé à 6 p. 100—parce que je présume toujours que les juges qui ont résigné, non pas pour cause de maladie, mais pour conserver leurs emplois dans les institutions financières et les grosses successions—ont démissionné parce qu'ils étaient des hommes d'affaires; de sorte que cet argent leur rapporte au moins 6 p. 100. J'en conclus donc que ce juge aura reçu à 80 ans au moins $300,000 de l'Etat.

Je ne trouve pas de mots pour qualifier un semblable abus. Je prends le cas du ministre de la Justice lui-même, qui reçoit d'abord une pension de l'Etat comme juge, puis un traitement comme ministre de la Justice, et un autre comme député. Est-ce que l'honorale ministre ne trouvera pas moyen d'amender la loi pour son propre cas en abolissant sa pension, au moins pour le temps qu'il est ministre et député?

Je dis que si la classe agricole connaissait toutes ces questions, elle ne pourrait pas tolérer au pouvoir un Gouvernement qui permet de semblables abus. Les cultivateurs sont ceux qui travaillent le plus. Il n'y a pas de pension pour eux et ils n'en demandent pas.

Pourquoi un juge sur le banc, avec un salaire de $7,000 par année, ne pourrait-il pas pourvoir à ses vieux jours au moyen d'une assurance; il ne lui en coûterait pas trop avec un tel salaire de prendre pour $25,000 d'assurance. C'est ce que nous faisons nous-mêmes en entrant dans les sociétés mutuelles, telles que les Forestiers Indépendants, les Forestiers Catholiques et l'Alliance Nationale, par exemple. Pourquoi ne feraient-ils pas comme nous en s'achetant des rentes viagères?

Non, il faut payer des pensions à ces messieurs. Mais ce n'est pas tout, ceux qui descendent du banc se trouvent à faire place à de nouvelles créatures.

On m'a dit en maintes occasions qu'il était difficile d'avoir des juges aujourd'hui, parce que les avocats faisaient beaucoup plus avec leur profession.

Je prends le cas de M. Siméon Beaudin, qui était candidat contre moi aux dernières élections. On disait couramment dans le comté qu'il n'accepterait jamais d'être nommé juge, quand il faisait un salaire de $100 par jour avec sa profession. Il a été candidat et c'est, me disait-on, le premier ministre d'aujourd'hui qui l'aurait forcé de l'être.

Qu'est-il arrivé après que le nouveau Gouvernement eût pris les affaires? M. Beaudin, a été nommé juge de la cour supérieure. Il a laissé ses 100 dollars par jour pour devenir juge à un salaire de $7,000 par année.

On dit qu'il y a des avocats qui refusent d'être juges. J'en vois de l'autre côté de la Chambre, comme de ce côté du reste, qui aimeraient bien être juges aujourd'hui, et si l'honorable ministre de la Justice veut les nommer, il en trouvera assez pour remplacer tout le banc de Montréal et du pays.

Je crois que l'honorable ministre devrait soumettre un projet de loi pour amender cette loi et ne donner une pension qu'aux juges qui deviennent invalides, même s'ils viennent de monter sur le banc; mais je suis opposé à ce que l'Etat paie une pension qui leur permette de s'enrichir. Après tout, il ne coûte pas plus cher pour faire manger un juge qu'un employé civil. Ils sont rares les employés civils qui reçoivent de gros salaires. L'honorable ministre des Postes, à Montréal seulement, a neuf cents employés. Il y en a très peu qui gagnent $2,000 par année, et il y en a beaucoup qui gagnent moins que $1,000, et ces gens-là, comme les juges, ont leur famille à soutenir et leurs enfants à faire instruire. Il n'y a pas pour eux de pension variant de $4,000 à $8,000 par année.

Je dis, monsieur le président, que si le peuple savait tous ces petits détails, il punierait sévèrement le Gouvernement qui continue cet état de choses; je ne blâme pas spécialement le Gouvernement d'aujourd'hui; je dis que les deux partis sont coupables.

On sait que ce sont les avocats qui font les lois. Nous, les cultivateurs, c'est à peine si nous osons nous faire entendre ici, surtout dans les premières années. Les avocats se donnent généralement la main pour se tailler de bonnes pensions alors qu'ils seront devenus juges.

Je ne veux pas, monsieur, retenir la Chambre plus longtemps, mais je proteste contre cet abus de prendre l'argent du peuple pour payer des pensions à ceux qui n'en ont nullement besoin.

Je crois que notre devoir, comme législateurs, serait d'abord d'augmenter les salaires des pauvres employés, de ceux qui travaillent 300 jours par année, qui n'ont jamais de congé, et qui, lorsqu'ils perdent du temps—sauf par la maladie—perdent également leur salaire. Il en est autrement s'il s'agit d'un juge qui prend un petit mal de tête. Il demande immédiatement au ministre de la Justice un congé qui lui permette de se promener en Europe pendant six mois, et c'est rarement refusé.

Et après cela, les avocats de Montréal ou d'ailleurs diront: nous n'avons pas assez de juges. Cela est vrai, peut-être, mais il y en a toujours deux ou trois qui sont partis en Europe.

Je dis donc, monsieur, que l'an prochain, si l'honorable ministre de la Justice n'apporte pas remède à cet état de choses cette année, et s'il est encore à la tête de ce département, je présenterai un bill pour amender cette loi néfaste et empêcher de payer des pensions à ceux qui n'en ont nullement besoin et qui reçoivent d'autres salaires, comme c'est le cas pour le ministre de la Justice actuellement.

M. LANCTOT.

(n) Traitement d'un juge puîné supplémentaire à la cour suprême de la Saskatchewan, $6,000 par année.

M. OLIVER: Où ce juge devra-t-il demeurer?

M. DOHERTY: La législation de la province de la Saskatchewan prévoit l'augmentation du nombre des juges, par la nomination d'un nouveau juge de la cour Suprême. La législation ne spécifie pas où il doit demeurer. Je ne suis pas très certain si en vertu de cette législation les juges sont distribués dans toute la province.

M. OLIVER: Combien sont-ils maintenant?

M. DOHERTY: Il y a un juge en chef et quatre juges puînés. Cela fera un juge en chef et cinq juges puînés.

M. OLIVER: Je vois que le traitement du juge de la cour suprême dans la Saskatchewan est de $6,000, et que dans la résolution pourvoyant à la nomination d'un juge additionnel dans le Nouveau-Brunswick, le traitement est fixé à $7,000.

M. DOHERTY: Le juge dont il est question pour le Nouveau-Brunswick est un juge en chef additionnel. Cela est rendu nécessaire par suite de la réorganisation de leur système.

M. McKENZIE: Je désire citer un extrait des "Débats" à l'appui d'une déclaration que j'ai faite précédemment au cours de la discussion relative à la cour de comté du district n° 7 qui comprend la ville de Sydney. Le 18 juillet 1905, lorsque la question du traitement des juges était devant la Chambre, une résolution fut déposée par le ministre de la Justice d'alors, sir Charles Fitzpatrick. Elle se lisait comme suit:

Nouvelle-Ecosse. Le juge de la cour de comté, pour le comté de Halifax, $3,000 par année; le juge de la cour de comté pour le district n° 7, $3,000 par année.

Le district n° 7 comprend la ville de Sydney. Avant que la résolution ne fût présentée j'avais eu du ministre de la Justice d'alors la promesse qu'au lieu d'être de $3,000, le traitement de chacun de ces juges serait de $3,500. J'ai dit:

J'ai compris que l'honorable ministre de la Justice a dit qu'il étudierait de nouveau la question des juges du district de Halifax et du district n° 7. Je crois que le traitement de ces juges devrait être de plus de $3,000.

M. FITZPATRZICK: Trois ou quatre juges de cours de comté recevaient un traitement différent des autres juges. Je ne me rappelle pas des chiffres. Je devrai consulter mes collègues et je pourrai probablement faire connaître cet après-midi l'intention du Gouvernement.

Quand vint l'après-midi, rien ne fût fait, excepté qu'il fût alloué $3,600 au juge d'Ha-

lifax. J'espère que le ministre de la Justice va réparer l'injustice commise alors.

M. DOHERTY: Quand j'en viendrai à traiter, ainsi que j'espère le faire, du sujet général, je ferai de mon mieux pour réparer toute erreur qui aura pu se commettre.

M. OLIVER: Quel est le traitement des juges, autres que le juge en chef, de la cour suprême du Nouveau-Brunswick?

M. DOHERTY: $6,000.

(La résolution est adoptée, lue une 1re et une 2e fois et adoptée.)

M. DOHERTY demande alors à déposer un bill (n° 243) pour amender la loi des juges.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 1re et 2e fois.)

3e LECTURE DU BILL RELATIF A L'ALLOCATION A MLLE HUTCHINSON.

Le bill (n° 32) de M. Crothers, ayant pour objet d'édicter de nouvelles dispositions au sujet des concessions de terres aux membres de la milice en service actif dans le Nord-Ouest, est lu une 2e fois, étudié en comité, lu une 3e fois et adopté.

3e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI D'INSPECTION DU PETROLE ET DU NAPHTE.

L'hon. M. NANTEL (ministre du Revenu de l'intérieur) propose la 2e lecture du bill (n° 321) modifiant la loi d'inspection du pétrole et du naphte.

—En vertu des prévisions de l'article 23 de cette loi, tout le pétrole importé au Canada doit être inspecté et celui qui n'est pas conforme aux exigences de la loi doit être étiqueté du mot "rejeté" et doit être exporté moins de dix jours après qu'il a subi l'inspection. En vertu de l'amendement, ces dispositions s'appliquent au pétrole dépensé en Canada et non au pétrole importé pour l'exportation.

(La motion est adoptée, lue une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.)

Sur l'article 1er (entrée du pétrole et du naphte).

M. GRAHAM: Que comprend le mot "naphte"?

M. ARMSTRONG (Lambton-est): La benzine.

M. GRAHAM: Je me demandais si dans son sens technique le mot naphte pouvait concerner en quelque chose la gazoline?

M. NANTEL: Non.

M. GRAHAM: Dans l'article interprétatif de la loi le naphte pourrait comprendre la gazoline.

M. NANTEL: Dans l'article interprétatif de la loi concernant l'inspection du pétrole et du naphte il est dit que:

Naphte signifie et comprend tous les produits raffinés, par distillation de l'huile de roche ou minérale de charbon, du goudron, ou toute autre substance minérale dont la gravité spécifique est inférieure à sept livres et soixante et quinze centièmes de livre.

(Le bill est rapporté, lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI DES FALSIFICATIONS.

L'hon. M. NANTEL (ministre du Revenu de l'intérieur) propose la 2e lecture du bill (n° 222) modifiant la loi des falsifications.

—Ce bill a pour but de faire entrer la térébenthine dans la quatrième liste de la loi des falsifications. Par les articles 26 et 27 de cette loi, le Gouverneur en conseil a le droit d'établir des étalons pour les articles contenus dans les listes de cette loi, et il peut aussi ajouter tout article aux listes quatre et cinq et déterminer l'étalon de pureté Ayant établi par ordre en conseil sur le rapport à cet effet de l'analyste en chef du ministère du Revenu de l'intérieur, l'étalon de qualité et de pureté de la térébenthine, et comme cet ordre en conseil ne restera en force que jusqu'à la fin de la prochaine session, il a semblé nécessaire de présenter ce bill modifiant la loi des falsifications.

M GRAHAM: La liste comprend aussi le blanc de plomb sec et le blanc de plomb dans l'huile.

M. NANTEL: Le blanc de plomb sec et le blanc de plomb dans l'huile sont déjà dans la quatrième liste, et ce bill ne fait qu'ajouter le mot "térébenthine".

(La motion est adoptée, le bill est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comitté pour l'étudier.)

Sur l'article 1er (liste amendée).

M. GRAHAM: Je ne comprends pas la description telle que donnée dans la liste, et peut-être le ministre voudra-t il bien l'expliquer?

Je vois que, sous le mot térébenthine, quand elle n'est pas vendue comme drogue, il est dit:

A moins d'être vendue comme térébenthine de bois, elle devra absorber non moins de 340 fois son poids d'iode (solution et procédé Hubl). Si elle est vendue comme térébenthine de bois, elle doit observer non moins de 240 fois son poids d'iode par le même procédé.

La question pourrait se poser de savoir quelle est la différence entre la térébenthine de bois et les autres térébenthines.

M. NANTEL: C'est une question où j'ai à compter absolument sur l'analyste en chef. Cette règle a été établie par un arrêté du conseil, et la loi déclare que cet arrêté n'aura d'effet que jusqu'à la fin de la session suivante. C'est donc afin de donner effet à la disposition de l'arrêté que je présente ce bill.

M. BORDEN: Sur la proposition de l'analyste, il a été fait rapport au conseil que la térébenthine, même non vendue comme drogue, doit avoir les qualités énoncées dans ce projet de loi. Un arrêté a été pris à cet effet, mais cet arrêté cesse d'être applicable une fois la session finie, et, pour maintenir le type prévu, il faut un acte du Parlement.

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

3e LECTURE DU BILL DES RESERVES FORESTIERES ET PARCS FEDERAUX.

Sur proposition de l'honorable M. Crothers, le bill (n° 209) tendant à modifier la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. OLIVER: On devait nous donner des explications là-dessus.

M. CROTHERS: L'objet principal du bill est de reculer les limites des différentes réserves forestières du Canada et d'en créer une ou deux autres. Actuellement, la contenance totale de nos réserves forestières est de 25,042 milles carrés, et, par ce projet de loi, nous proposons d'ajouter 10,762 milles carrés, ce qui portera le total à 35,804 milles carrés. Par province, les réserves sont comme il suit:

Provinces.	Nombre de réserves.	Etendue actuelle.	Etendue à ajouter.	Total.
Colombie-Britannique	13	2,115	1,667	3,782
Alberta	4	18,405	7,706	26,112 (6)
Saskatchewan	8	936	936	18,000
Manitoba	5	3,584	523	4,108 (7)

Le projet de loi tel que dressé proposait d'ôter à une de ces réserves 36 milles carrés environ; mais, reflexion faite, j'ai pensé que cela serait contraire aux intérêts du public, et je propose en conséquence une modification qui retranche du projet de loi les vingt premières lignes de l'article 7, ensuite, de supprimer à la page 9 tout le paragraphe 7, laissant la réserve dans l'état où elle est, alors que le projet de loi en faisait disparaître un mille carré et une fraction. Ce sont les deux seuls cas où l'on propose de diminuer la réserve. Tous les autres y ajoutent. A la suite d'un examen fait en 1911, date des dernières modifications faites à la loi, on s'est aperçu qu'il y a quantité de terres à comprendre dans les réserves.

M. OLIVER: Il a été fait une assez vive opposition à l'idée d'enlever ces deux moitiés de township à la réserve de la montagne du Dauphin. Maintenant que le projet de loi laisse tomber la chose, l'objection principale est écartée.

Avant que soit voté ce projet de loi, je dirai qu'en jetant les yeux sur la carte, il me semble que le Gouvernement a plutôt erré dans le sens d'un recul des limites de nos réserves forestières. M'est avis que, dans ce que l'on appelle la zone aride de la Colombie-Anglaise, il existe quantité de terres comprises dans la zone du chemin de fer et que mon honorable ami a renfermées fort libéralement dans les anciennes ou de nouvelles réserves forestières, des terres assez hautes pour que l'eau y tombe en quantité suffisante pour les rendre propres à la culture ou au pâturage, terres que l'on ne devrait pas enlever à l'exploitation. Si c'est une faute, toutefois, il pourra y être remédié par une loi subséquente, et je ne voudrais pas retenir l'attention du comité au delà du temps qu'il me faut pour exprimer mon opinion.

Il y a aussi dans le territoire immédiatement à l'ouest d'Edmonton une forte et inutile addition à la réserve forestière des montagnes Rocheuses.

Actuellement, la réserve a une grande étendue: elle couvre une centaine de milles. Je me demande s'il est prudent de reculer ses frontières. Qu'on convertisse en réserve forestière les terrains qui ne se prêtent pas à la culture, fort bien; mais je n'approuve certainement pas qu'on convertisse en réserve forestière de grandes étendues de terre que les colons pourraient avantageusement utiliser, comme on le fait ici.

Le Gouvernement l'ignore peut-être, mais en réalité le peu d'élévation du pays, qui

explique pourquoi le pas de Yellowhead offre tant d'attraction comme tracé de chemin de fer, se prolonge presque au pied des montagnes. Il n'y a pas une grande étendue de terrasse de montagne. Voilà pourquoi, à mon avis, il n'y a pas lieu de donner une si grande étendue vers l'est au parc des montagnes Rocheuses. Au surplus, comme pour la réserve de la Colombie-Anglaise, c'est là, une question qui pourra se régler plus tard.

M. CROTHERS: Quel est le nom de cette réserve?

M. OLIVER: J'ignore quel nom on lui donne. Cette réserve est au sud du petit lacs des Esclaves.

M. CROTHERS: Il n'y a pas encore eu de réserve là.

M. OLIVER: Je l'admets volontiers, il conviendrait que le terrain connu sous le nom de montagnes du Cygne (Swan-Hills) fût enclavé dans une réserve forestière. Seulement, à mon avis, le ministre s'est gravement trompé en y enclavant une étendue de terrain qui ne devrait pas y figurer à cause de l'élévation du pays. Le pays est fortement boisé; seulement les essences qui s'y rencontrent ne sont pas, en général, de nature à donner de la valeur au pays. Vu les conditions qui règnent là, alors que la plus grande partie du pays est boisée, il ne suffit pas que ce pays soit boisé pour qu'on l'enclave dans une réserve forestière. Il n'y a qu'une seule raison pour enclaver dans une réserve une étendue de terrain dans un pays généralement boisé; c'est que son élévation ou la nature accidentée du terrain le rendrait impropre à l'agriculture ou au pâturage A ce point de vue, le ministre s'est gravement trompé en enclavant dans la réserve une étendue de terrain bien plus grande que celle occupée par le pays réellement élevé qui d'ordinaire ne se prêterait ni à l'agriculture ni au pâturage.

Puis-je appeler l'attention du ministre sur l'importance de reculer les frontières des réserves de la montagne au Cyprès? Je remarque qu'on n'a rien ajouté à cette réserve. Or, s'il est une localité de l'Ouest qui doive s'imposer aux préoccupations du service forestier et qui demande l'établissement de réserves forestières, ainsi que le reboisement, c'est bien le sommet de la montagne au Cyprès. C'est une étendue de pays élevé dans la partie du nord-ouest à climat sec. La chaîne des montagne attire la pluie qui est la source de nombre de creeks qui se déversent dans les plaines des deux côtés des collines. Le Gouvernement ne devrait rien épargner pour étendre, autant que possible, le domaine forestier sur les parties élevées de ces collines, non pas précisément à cause des essences, mais à cause de l'eau qui arroserait les plaines au sud et au nord de ces collines où l'eau est le grand besoin de l'exploitation agricole. On voit par la carte des homesteads qu'il existe encore de grandes étendues de la montagne au Cyprès qui ne sont pas encore occupées par les colons. Je conseillerais au ministre de faire examiner ces terres avec plus de soin qu'on ne l'a fait jusqu'ici et de prendre les moyens de créer des réserves forestières et même de racheter les terres des colons, afin d'y établir une importante réserve forestière. Il existe une autre étendue que je connais moins familièrement, la montagne de Bois (Wood-Mountain). Je sais que c'est un pays élevé, la source d'eau coulant et au sud et au nord et traversant une région à climat assez sec. J'ignore dans quelle mesure ces collines sont boisées, ne les ayant jamais visitées. Mais le ministre y gagnerait à faire visiter ce pays par ses fonctionnaires. On ne saurait s'exagérer l'importance de réserver telle partie de cette région qui serait nécessaire pour la conservation des essences, et d'y établir des cantons de bois, quand c'est possible, pour la conservation ou la protection des forêts, en vue de répondre au besoin d'eau qui se fait sentir dans la plaine découverte. Voilà une œuvre qui doit s'imposer aux plus vives préoccupations de l'Etat, et bien que jusqu'aujourd'hui tout se résume à des tentatives ou travaux d'essai et qu'il soit impossible de mesurer avec précision en dollars le résultat qui doit découler de certaines dépenses, les conditions autorisent le Gouvernement à ne rien épargner pour conserver les forêts qui existent aujourd'hui sur ces plateaux d'épanchement isolés des prairies et en vue d'y protéger les essences, là où elles peuvent s'adapter à pareille protection. Mais cette condition n'existe pas dans les parties septentrionales du pays où les terres sont, en général, bien boisées. Bien qu'il importe d'y établir des réserves convenables, les conditions qui règnent dans les pays ne sauraient s'appliquer là. Le ministre ne serait pas autorisé à mettre de côté de grandes étendues de réserves forestières, tout simplement parce que la terre y est aujourd'hui couverte d'essences.

Si la terre est bonne pour l'agriculture et si le bois n'a pas de valeur, à moins qu'il soit nécessaire pour conserver l'eau, ce n'est pas une bonne économie que d'empêcher l'acquisition de bois et l'établissement de colons. Le but principal des réserves forestières est de conserver les forêts pour maintenir les sources d'eau et non pas simplement pour avoir des forêts au lieu de champ. De sorte que si des réserves, comme cela se passe dans les régions septentrionales, sont établies, plutôt parce que le pays est boisé que parce qu'il est nécessaire de maintenir les forêts pour

conserver les sources d'eau, je crois que le ministre de l'Intérieur ne suit pas dans ces cas le système qui est la vraie base de la loi des réserves forestières.

M. CROTHERS: Le système généralement adopté n'est pas de comprendre les terres qui sont agricoles, mais celles qui ne sont pas agricoles. Peut-être, pour l'information de mon honorable ami, ferais-je bien de lui donner le renseignement que j'ai reçu des fonctionnaires qui ont examiné ces différentes réserves, à propos d'une ou deux d'entre elles. Prenez par exemple la réserve forestière du petit lac de l'Esclave. Voici le renseignement que j'ai reçu:

Cette étendue comprend une chaîne de collines élevées de 3,000 à 4,000 pieds. La terre est agreste et abrupte sur la crête des collines et le sommet est plat est couvert de marais. Aucune partie ne peut être classée comme terre agricole. Le bois se compose d'épinette blanche et noire, de tremble et de pin rabougri. Les feux ont détruit de grandes étendues et il y en a eu beaucoup dans les quinze dernières années. Le bois pousse vite et dans quelque temps cette région pourrait être une des plus importantes étendues forestières de l'Alberta. Avec l'augmentation de l'immigration dans les vallées de la rivière La Paix et du Petit Esclave, il y aura une grande demande de bois à l'avenir. Il n'y a pas de colons dans cette étendue qu'on propose d'inclure dans la réserve.

Mon honorable ami a parlé des grandes augmentations qui ont été faites dans les réserves des montagnes Rocheuses. Voici le renseignement que j'ai à ce sujet:

L'étendue ajoutée à l'est des réserves du nord de la Saskatchewan dans la direction du nord, est agreste, dans une région abrupte, coupée par des vallées et un grand nombre de rivières. L'élévation générale est de 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. En général le sol varie depuis le sable jusqu'à la glaise argileuse, cette dernière formant une couche inférieure sous les marécages. Cette étendue a été dévastée par le feu. Onze pour 100 seulement de la superficie est couverte de bois utilisable et 30 pour 100 d'arbres de la grosseur d'un poteau. La région Brazeau comprise dans ce district contient environ 1,400,000,000 de tonnes de charbon bitumineux, dont l'extraction nécessitera deux milliards de pieds cubes de bois pour les mines.

C'est la description de la partie que nous nous proposons d'ajouter aux montagnes Rocheuses.

Sur l'article 7 (tableau modifié).

M. CROTHERS: Je propose que les vingt premières lignes de l'article 7 soient biffées et que le mot "le dit" et le mot "plus" dans la vingt et unième ligne soient biffés.

(La motion est adoptée.)

M. CROTHERS: Je propose que le paragraphe 7 de l'article 7 soit supprimé entièrement.

(La motion est adoptée.)

M. OLIVER.

M. WARNOCK: Le ministre a-t-il quelque rapport sur l'addition des Porcupine-Hill à la réserve des Rocheuses?

M. CROTHERS: Il y a 360 milles carrés dans cette réserve actuellement. On propose d'en ajouter 204 milles carrés, formant ainsi un total de 566 milles carrés.

M. OLIVER: Cette réserve est marquée sur la carte comme l'addition proposée à la réserve des Rocheuses. Elle est comprise dans les cantons 9, 10, 11, 12 et 13 est et ouest du cinquième méridien.

M. CROTHERS: Les Porcupine-Hills, comprennent une étendue de 198 milles carrés. Elles sont séparées des Rocheuses principales par une vallée étroite et s'élèvent à une hauteur d'environ 5,000 à 6,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Elles renferment comme essences forestières de l'épinette, de l'if, du mélèze, du pin et du tremble. L'étendue boisée n'est pas continue, mais est bonne en certains endroits et la reproduction naturelle est satisfaisante. Les montagnes sont entourées d'une région agricole qui tire son bois des montagnes et son eau des collines.

M. WARNOCK: Il y a beaucoup de colons dans ces régions, un grand nombre sont laborieux. Propose-t-on de les transférer ailleurs.

M. CROTHERS: Je crois que partout où il y a des colons dans les réserves, on fera un arrangement avec eux pour qu'ils aillent dans un autre endroit.

M. WARNOCK: Il y a un grand nombre de colons dans cette région connue sous le nom de Porcupine-Hills, de la région de Macleod et je crois qu'ils s'opposeront à changer de place.

M. OLIVER: Je ne connais pas personnellement cette région, mais comme le dit l'honorable député de Macleod (M. Warnock) il y a là un centre de colonisation depuis vingt-cinq ans. Il est bien établi et tout en n'étant pas très agricole, c'est je suppose, l'étendue de pâturage la meilleure dans tout l'Ouest.

Il s'y fait de la culture en même temps que de l'élevage et, si je suis bien renseigné, mon honorable ami se prépare de graves embarras s'il entreprend de convertir toute cette région en réserve. Je ne dis pas qu'il ne serait pas à propos de réserver certains terrains, ici et là; il est possible qu'un examen minutieux démontre qu'il y a certaines étendues qui pourraient être réservées. Mais vouloir englober dans une réserve six ou huit townships où des colons résident depuis vingt-cinq ans, c'est assumer une grave responsabilité et je ne puis pas laisser adopter cet article sans protester énergiquement.

M. CROTHERS: Je n'ai rien sous les yeux qui indique le nombre de colons qu'il

peut y avoir dans cette région, mais je ne crois pas que les fonctionnaires qui ont fait l'inspection de la réserve et qui conseillent ces additions arriveraient à cette conclusion si le territoire était habité. On a rencontré en certains cas quelques "squatters" sur des réserves telles qu'actuellement constituées et des arrangements ont été pris pour les transférer ailleurs, après leur avoir payé les quelques améliorations qu'ils ont pu faire. S'il s'en rencontre d'autres, ils ne seront pas inquiétés dans l'intervalle, et la loi pourra être modifiée à la prochaine session.

M. WARNOCK: Il y a quelques années, toutes les concessions et parties de concessions, dans cette région, étaient prises. On y rencontre beaucoup d'éleveurs et de cultivateurs qui font de la culture variée et qui habitent ces endroits depuis plus de vingt ans. Ils possèdent d'excellents bâtiments; ils ont construit des clôtures et exécuté beaucoup de travaux. Je crois qu'on les déciderait difficilement à aller s'établir ailleurs. Je pense de plus qu'une bonne partie de ces terrains appartient à la "Waldron Ranch Company". Les pâturages de cette compagnie sont tout près de Porcupine-Hills.

M. CROTHERS: Le fonctionnaire qui s'occupe de cette affaire me dit qu'il n'y a pas de colons dans la région; il est question d'ajouter à la réserve et que les terrains de la "Waldron Ranch Company" ne sont pas inclus.

M. OLIVER: Ce renseignement ne concorde pas avec ceux qui sont fournis par la carte géographique; c'est un différend que ses deux sections du département auront à vider entr'elles. Il est vrai qu'une partie considérable de la région est inhabitée, mais il y a des colons dans certaines autres parties.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL DU SERVICE TELEGRAPHIQUE INTER-IMPERIAL.

Sur motion de l'honorable L. P. Pelletier (ministre des Postes) le bill (n° 188), portant création de conditions plus avantageuses pour les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume-Uni et autres parties de l'empire britannique, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour en étudier les articles.

Présidence de M. l'Orateur suppléant.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

L'hon. M. LEMIEUX: Je veux bien donner à la compagnie Poulsen l'occasion de prouver par ses actes qu'elle est en état de tenir ses promesses. Cependant, je ne puis m'empêcher de faire observer que ce projet de loi a été une déception pour tous ceux qui désirent la nationalisation du service des câbles transatlantiques. L'arrangement conclu par le ministre ne provoque aucun intérêt dans le pays, ainsi que mon honorable ami a pu le constater depuis quil a déposé son bill. Le public s'attendait à un projet pratique et avantageux et l'on nous donne une chose purement spéculative.

Quoi qu'en ait dit l'honorable ministre en déposant le bill, la télégraphie sans fil est encore à ses débuts. Il n'y a rien encore de définitif dans cette merveilleuse découverte. Marconi lui-même, la plus grande autorité connue sur la question, avoue quil reste beaucoup à faire pour atteindre à la perfection.

Tout récemment, le système de télégraphie sans fil Marconi a donné lieu à une longue et minutieuse enquête en Angleterre. Mon honorable ami n'a pas oublié qu'il y a quelques années, M. Samuel, le directeur général des Postes en Angleterre, avait conclu un arrangement avec M. Marconi pour installer la télégraphie sans fil sur les navires anglais et des stations furent installées sur toutes les côtes des Iles-Britanniques, pour faire profiter la marine anglaise de cette merveilleuse invention. Mais bien que la télégraphie sans fil soit une découverte précieuse, dont l'usage est aujourd'hui obligatoire sur les navires océaniques, pour la sécurité de la navigation, les câbles sous-marins sont encore le mode le plus en faveur pour la distribution des nouvelles et la transmission des messages. J'ai expliqué l'autre jour que le système Poulsen, tout en ayant du bon, n'échappe pas aux critiques des savants et des experts en radio-télégraphie. J'ai sous la main la déposition de M. Marconi, donnée ces jours derniers à Londres. Je disais l'autre jour que le défaut du système Poulsen, c'est que les conditions atmosphériques nuisent souvent à son fonctionnement. Dans sa déposition, M. Marconi dit:

Dans une conférence donnée devant l'Institut Royal, le 24 mai 1907 (conférence dont j'ai produit une copie), le professeur Flemming disait à propos de l'arc Poulsen:

Aucun de ceux qui ont fait un usage pratique de cet appareil, ne peut dire qu'il est simple et d'un emploi facile. La plus petite inexactitude dans l'ajustement fait éteindre l'arc ou produit des fluctuations considérables dans le courant; et si l'on compare cela avec les appareils excessivement simples de la télégraphie à étincelle, l'avantage sous le rapport de la facilité de l'opération est grandement en faveur de l'étincelle.

Une corroboration intéressante et pratique des opinions que je viens de citer nous a été donnée dans un concours institué par l'armée turque, au mois de mai 1911, alors que le système Telefunken, le système Poulsen et le système Marconi, ont été mis en présence, pour découvrir quel était celui qui donnerait un meilleur service pour l'armée turque Les

expériences se sont poursuivies pendant 10 jours. Ce n'est que pendant les deux ou trois derniers jours que le système Telefunken a réussi à transmettre un message en entier, et seulement pendant la nuit; le système Marconi a maintenu d'excellentes communications pendant tout le concours; l'appareil Poulsen a fait entièrement défaut; l'arc s'est éteint, en moyenne, une fois par minute. L'armée turque a adopté le système Marconi.

Le major Cochrane, ci-devant de l'armée anglaise, assistait à ces expériences à titre d'ingénieur de la compagnie Marconi et je produis une lettre signée par lui, confirmant ce que je viens de dire. Il est prêt à comparaître devant le comité pour corroborer ma déposition plus en détail, si le comité le juge à propos.

J'attire particulièrement l'attention sur ces expériences, vu qu'il a été dit devant ce comité que le système Poulsen passe pour être le plus simple et plus effectif, pour les communications à courtes distances. Je n'ai pas besoin de dire, je suppose, que les qualités essentielles pour des stations militaires sont la simplicité, l'efficacité et l'exactitude; de plus, ces stations militaires sont des installations de courtes distances.

M. Marconi entre ensuite dans la description des différents instruments. Mon honorable ami ne manquera probablement pas de dire que Marconi est un témoin intéressé. Il est convaincu, naturellement, que son système est le meilleur et il ne se soucie pas de donner la préférence au système Poulsen ou au système Telefunken. J'ai donné, l'autre jour, l'opinion de Charles Bright, dont la réputation est universelle. C'est le fils de celui qui, il y a 70 ans environ, a posé le premier câble transatlantique; il a consacré toute son existence à l'étude de ces questions. Je conseillerais aussi à mon honorable ami de lire dans le "Times" de Londres, du 8 mai dernier, un long article sur la télégraphie sans fil; cette lecture pourrait lui être profitable. Au dire de toutes les autorités connues, le câble est encore le meilleur mode de transmission des messages.

Je ne fatiguerai pas le comité en citant les opinions des Canadiens et des Anglais distingués qui, depuis 15 ans, réclament en vain la nationalisation de service des câbles.

Lorsque le premier câble a été posé, beaucoup de personnes exprimèrent des doutes sur le succès de l'entreprise; on disait que les recettes n'égaleraient jamais les dépenses et cependant, les compagnies paient des dividendes tous les ans à leurs actionnaires et les taux sont allés constamment en diminuant. Cet abaissement des tarifs a rendu de grands services au commerce, mais il y a eu aussi cet autre avantage de resserrer les liens entre la mère patrie et les différentes parties de l'empire.

Il me semble qu'il serait facile de mettre le littoral de l'Atlantique en communication avec Montréal au moyen de la ligne télégraphique de l'Etat, le long du Saint-

Laurent, jusqu'au Labrador. La pose d'un câble à travers l'Atlantique ne coûterait pas plus de $2,500,000, y compris les stations et le navire affecté aux réparations.

En 1911, la télégraphie sans fil était aussi connue qu'aujourd'hui et à la conférence impériale de cette même année, M. Asquith, sir Wilfrid Laurier, sir Joseph Ward et plusieurs hommes d'Etat anglais ont exprimé l'opinion que ce n'était pas la télégraphie sans fil, mais un câble qu'il fallait pour donner des communications télégraphiques à bon marché entre les différentes parties de l'empire. La résolution adoptée par la conférence comportait que si les compagnies de câbles n'abaissaient pas considérablement leurs tarifs, ce qu'il y aurait de mieux à faire serait de poser un câble transatlantique, en prenant des arrangements comme ceux qui ont été faits pour la pose d'un câble à travers l'océan Pacifique.

Il est vrai que les compagnies ont abaissé leurs tarifs, mais je partage l'opinion du ministre, quand il dit que les réductions opérées sont insignifiantes. On nous assure que les taux seront moins élevés avec le nouvel arrangement et que la compagnie Poulsen fera un dépôt, pour garantir l'exécution du marché; mais plus j'étudie le bill et le marché, moins je trouve de garantie permanente dans ce dépôt. L'argent sera déposé, il est vrai, mais la garantie disparaîtra bientôt, si j'interprète bien les clauses du marché.

Je n'ai aucune objection à ce que l'on fasse l'expérence du système Poulsen, mais mon honorable ami ne doit pas s'imaginer que c'est comme on dit à Paris: le dernier cri. Je crains fort que nous ne soyons témoins d'un conflit entre le système Marconi et le système Poulsen. Chaque compagnie est prête à affirmer qu'elle ne sera pas gênée par les vagues de l'autre, mais nous savons parfaitement que dans la radiotélégraphie ces inconvénients sont toujours à prévoir.

Il semble résulter des explications du ministre des Postes que la compagnie Poulsen est une institution anglaise, mais si je suis bien renseigné, c'est plutôt une compagnie américaine.

Ce bill contient les dispositions ordinaires, cependant je crois remarquer une contradiction entre l'article 3 qui institue la "Commission des télégraphes océaniques de l'Etat" et l'article 9 qui confère certains pouvoirs à la commission des chemins de fer. Il me semble que les membres du cabinet sont déjà assez occupés, pour ne pas se charger de l'administration d'un service d'une nature aussi spéciale; ils devraient plutôt confier cette tâche à la commission des chemins de fer. Je crois que cette dernière possède tous les pouvoirs nécessaires pour décider toutes les questions concernant les chemins de fer, les câbles, les télégraphes et aussi la télégraphie sans fil.

M. PELLETIER: Non, pas les câbles.

M. LEMIEUX: Oui, j'ai moi-même fait passer cette loi.

M. PELLETIER: Cela était conditionnel.

M. LEMIEUX: Oui; mais nous avons donné à la commission des chemins de fer ce pouvoir, au cas où le gouvernement anglais accepterait nos vues. Il me semble que le Gouvernement ne devrait pas entreprendre de résoudre une question aussi technique, mais qu'il devrait plutôt laisser tout cela à la commission des chemins de fer. La seule clause qui prête à discussion dans cette convention est celle qui a trait à l'expropriation possible de l'installation du système Poulsen. Le Gouvernement s'arroge le pouvoir d'exproprier l'installation, mais il me semble qu'il fixe, à l'avance, le montant qu'il sera obligé de payer l'installation et le bon vouloir de la compagnie.

La clause 10 de la convention se lit ainsi:

Il est entendu que le syndicat peut transférer les avantages découlant du présent contrat à une compagnie qui sera constituée en corporation sous le nom de Empire Radio Company ou quelque autre nom approprié avec un capital émis d'au moins £1,000,000, et le présent contrat sera par la suite (quand le contexte l'admet) interprété sous tous rapports comme si le nom de la compagnie était substitué à celui du syndicat et les obligations par là même assumées par le syndicat, seront par la suite assumées par la compagnie et seront les obligations de la compagnie. Sauf, ainsi qu'il est stipulé par la présente clause, que le bénéfice du présent contrat et les stations et les appareils érigés en conformité dudit contrat ne seront cessibles et transférables qu'au Gouvernement du Canada. Le transfert auquel pourvoit la présente clause étant effectué, le syndicat peut aller en liquidation sans pour cela mettre en vigueur les dispositions de la clause 8 des présentes à l'égard du syndicat, pourvu que la compagnie ait alors pris à sa charge toutes les obligations du syndicat.

Je puis me tromper, mais je suis porté à croire qu'aussitôt que la compagnie Poulsen aura obtenu ses pouvoirs du Parlement, elle se fusionnera dans la compagnie "Empire Radio". Cette compagnie aura un capital de £1,000,000 sterling et alors si le Gouvernement juge à propos d'exproprier et de rendre sienne cette installation, en achetant le bon vouloir de la compagnie, il sera tenu d'acquitter le montant de £1,000,000. Cela se trouve décrété à la clause 8 de la convention.

Advenant qu'en tout temps, après que le service aura été fourni d'une manière satisfaisante durant douze mois avec la promptitude et l'efficacité ci-dessus stipulées, le syndicat cesse de continuer tel service efficace (sauf temporairement par raison d'aucun acte de Dieu ou d'autre chose échappant au contrôle du syndicat), ou, si le syndicat, sans le consentement du Gouvernement, tombe en liquidation ou cesse de continuer ses affaires ou si quelqu'une des conditions du présent contrat est violée, le Gouvernement aura droit, s'il le juge à propos dans l'intérêt public, à l'expiration de deux mois après qu'avis aura été donné au Syndicat par le Gouvernement et durant lesquels deux mois le service n'aura pas été restauré et maintenu en condition efficace, d'acheter les stations érigées et tous leurs appareils, ainsi que les licences d'exploiter les brevets pour la Grande-Bretagne et le Canada, dans la mesure, et seulement dans la mesure où la chose sera nécessaire pour le fonctionnement du service anglo-canadien.

J'en arrive au paragraphe suivant:

Si, en aucun temps, le Gouvernement décidait de posséder et d'exploiter lui-même les communications par le sans-fil, il aura droit de prendre possession desdites stations et desdits appareils et équipements et d'acheter les licences d'exploitation des brevets anglais et canadiens, suivant que susdit, et, dans ce cas-là, le prix à être payé, les avis à être donnés et le délai pour prendre possession seront les mêmes que ceux auxquels pourvoit la présente clause pour d'autres cas.

Si l'on fixe, à l'avance, le capital d'une compagnie à £1,000,000 sterling et si, plus tard, on constate que le système Poulsen donne satisfaction et qu'on désire l'exproprier, il y a plus d'une bonne raison de croire qu'on devra acquitter ce montant.

Je suis en faveur d'un câble possédé par l'Etat. Je crois que c'est la seule façon de résoudre ce problème.

Je pense que c'est le seul moyen d'obtenir par télégraphe les nouvelles et les dépêches entre les différentes parties de l'empire. J'estime que ce serait le dernier anneau de la ceinture de l'Empire. C'est le seul moyen de satisfaire l'opinion publique au Canada et en Angleterre. Cette mesure est purement spéculative et l'on pose un grand plumet au chapeau des Poulsens. Il importe grandement à ces derniers de pouvoir dire à leurs concurrents et à l'univers: Nous avons fait une convention avec le gouvernement du Canada. Ils peuvent se servir du nom du Canada, rallier des souscripteurs et avancer des capitaux; nombreux seront ceux qui risqueront aveuglement leur argent entre les mains de cette compagnie, parce que le nom du Canada est un nom magique, aujourd'hui, en Europe, surtout en Angleterre. Il s'impose à l'attention des financiers et il rallie les livres sterling des capitalistes anglais. Si ce système devient un fiasco, tôt ou tard, le Canada éprouvera une douloureuse commotion et ceux qui auront risqué leur argent dans cette entreprise diront: Nous avons été encouragés à entreprendre cette affaire, ainsi qu'on nous a livrés, il y a quelques années déjà avec le canal de Chignecto. Nous avons perdu notre argent. Ils pouraient, en s'adressant au gouvernement, espérer obtenir compensation pour les pertes qu'ils auraient faites, suivant en cela l'exemple de ceux qui ont souffert de la faillite de la Farmers' Bank.

Quoiqu'il en soit, mon honorable ami est convaincu que ce système sera couronné de succès; que ces personnes sont de bonne foi et qu'elles sont en état de remplir leurs obligations. Tant mieux, mais, s'il veut expliquer la clause se rapportant à ce montant de £1,000,000 et ce crédit, je n'aurai plus rien à dire.

M. PELLETIER: Je crois que je devrais immédiatement expliquer la partie de ce traité sur laquelle mon honorable ami de Rouville a appelé mon attention.

Je suis sûr qu'il admettra que j'ai raison et que quelques mots d'explication dissiperont ses craintes à ce sujet. Le point capital de ce contrat, c'est que cette compagnie en venant s'installer au Canada ne devra s'associer ni se fusionner à aucune autre. Elle ne doit pas pouvoir faire ce qu'on fait les compagnies de câbles transatlantiques qui se sont jouées du peuple canadien et continuent à l'écraser sous leurs taux. Mais, tout en imposant toutes ces conditions, nous admettons en même temps que ces gens-là ont allégué une bonne raison. Ils disent: "Nous avons formé un syndicat afin d'établir le système anglo-canadien de télégraphie sans fil, il n'est pas nécessaire de former un capital très considérable; mais, si nous réussissons, comme nous en sommes absolument convaincus, nous voudrions avoir le droit de former une compagnie plus puissante—ils peuvent être ambitieux, mais si leur système réussit, comme je le crois, ils ont le droit de penser à étendre leurs opérations—pour entourer le monde de ce réseau. Ainsi, ils demandent le droit, sans encourir les dispositions pénales de l'article 8, de transférer leurs droits actuels à une compagnie dont il est fait mention dans l'article 10. J'appelle tout spécialement l'attention de l'honorable député de Rouville sur le libellé de l'article 8:

Le Gouvernement du Canada se réserve le droit d'acheter pour lui-même les stations érigées et tous leurs appareils avec leur permis d'employer des patentes pour la Grande-Bretagne et pour le Canada autant que l'exigera l'exploitation du service anglo-canadien, mais pas davantage.

Ainsi, tandis que cette compagnie peut augmenter son capital, on forme une autre compagnie avec un capital atteignant $1,000,000, s'il s'agit de l'exproprier, nous en avons le droit, mais seulement en ce qui concerne le service anglo-canadien. Il est évident que nous ne saurions prétendre à exproprier le reste du système. Voilà pourquoi ils veulent ces pouvoirs d'étendre leur système.

Voici un autre point dont a parlé l'honorable député et sur lequel j'attire tout spécialement l'attention de la Chambre: La "Poulsen Company" des Etats-Unis n'est point la même compagnie et n'a rien de commun avec celle-ci, La "Poulsen Company" des Etats-Unis est connue sous le nom de la "Federal Company". Elle a acheté les brevets de ce système Poulsen, comme on l'appelle, autrefois, le système Poulsen, Petersen, pour les Etats-Unis. Elle l'a développé et a réussi à établir de bonnes communications comme l'on dit l'autre jour mon honorable ami de Lambton-est et ce soir mon honorable ami de Rouville. Le système Marconi a eu beaucoup de succès en Angleterre. Dans ce que j'ai à dire, je n'entends nullement critiquer les actes du gouvernement anglais, car cela ne me regarde pas, et je ne veux exprimer absolument aucune opinion à ce sujet. Mais tout le monde sait que le gouvernement anglais a conclu un marché avec la compagnie Marconi. Lorsque nos négociations avec la compagnies des câbles échouèrent, et que je commençai à chercher ailleurs quelque chose qui convint au Canada, les gens qui possédaient les parts de la compagnie Poulsen pour le Danemark, la Grande-Bretagne et le Canada avaient reçu des Etats-Unis l'offre d'une forte somme d'argent en échange de leurs droits. Et ces promesses de contrat ont empêché que ce système auquel j'ai grande confiance ne soit passé aux mains de la compagnie fédérale des Etats-Unis.

Nous avons subi pendant des années la volonté des compagnies détenant le monopole des câbles, spécialement celle de la "Western Union Cable", dont le bureau central est à New-York, et au cours de nos négociations, l'été dernier, nous avons dû attendre des instructions de New-York pour savoir ce que seraient les taux de câble transatlantique avec l'empire britannique. Voilà un moyen d'éviter cela à l'avenir.

Cette entreprise peut réussir ou elle peut échouer. Ce qu'il y a de beau, c'est qu'elle ne coûtera rien au Canada. Ces gens-là assument tous les risques. Ils disent qu'ils veulent venir au Canada, y établir toutes les stations nécessaires et, de plus, déposer $50,000 entre nos mains. Vu les grandes espérances que me fait concevoir l'avenir de cette compagnie, je pense que nous commettrions une faute grave en lui refusant la permission de s'établir ici. Il est une chose dont a parlé l'honorabe député de Rouville et dont nous prendrons bonne note dans ce contrat et dans le projet de loi, c'est la possibilité d'intervention d'une tierce partie. Depuis que ce projet de loi est à l'étude, l'effet s'en est fait sentir. Mon honorable ami dit que l'opinion publique ne s'en est guère préoccupée. Certains intéressés s'en sont préoccupés, car ils sont venus me dire: "Voulez-vous conclure un marché avec nous, nous vous donnerons de meilleures conditions que ces gens-là?" Voici ma réponse: "Oui, ce n'est point là un monopole; il y a dans cette entente une disposition en vertu de laquelle la "Poulsen Company" laisse ouvert le champ à la

concurrence; entrez en concurrence avec elle, et, si vous nous offrez des prix moins élevés, nous ne sommes point tenus à lui donner notre clientèle".

M. LEMIEUX: Vous avez autorité sur les brevets?

M. PELLETIER: Oui. Une autre partie importante du projet de loi, c'est qu'il ne concerne pas uniquement le système de télégraphie sans fil; mais la commission que nous voulons établir devra étendre son autorité sur les affaires des compagnies du câble sous-marin autant que le Canada y est intéressé. Au fond, nous avons moins besoin de la commission pour la télégraphie sans fil que pour le câble. Etant responsable dans cette question et désireux de diminuer ces prix élevés que les Canadiens ont dû payer jusqu'ici aux compagnies du câble sous-marin, je ne vois pas trop comment je pourrais différer d'opinion avec M. Samuel, le directeur général des postes en Angleterre, lorsque, appuyé sur sa vaste expérience et sur les fonctionnaires de première classe dont il dispose, il me dit que ce n'est pas le temps d'établir un câble dont l'Etat serait le propriétaire. Car ils voient de loin dans le futur et croient, comme l'a dit mon honorable ami, que la télégraphie sans fil n'a pas dit son dernier mot. Elle semble avancer par bonds, et il peut se faire que dans un avenir peu éloigné elle ne soit plus simplement sur le même pied que le câble électrique sous-marin, mais beaucoup plus efficace. Au lieu de quarante mots par minute, cette compagnie garantie une vitesse double, et si elle ne tient pas ses promesses, elle perd tous ses privilèges.

Plus nous nous montrons exigeants plus ils répètent énergiquement: "Notre système est tellement bon que vous pouvez apporter à nos opérations toutes les restrictions qu'il vous plaira". Si cela réussit, mon honorable ami ne nous demandera pas de dépenser une somme d'argent considérable pour établir un câble sous-marin dont l'utilité peut être égalée ou surpassée par ce système de télégraphie sans fil. Le gouvernement britannique a eu assez de confiance dans cette compagnie pour lui accorder un permis, et ses promoteurs nous disent qu'aussitôt que tout sera conclu, ils pourront nous donner un service régulier en quelques mois. Nous ne sommes liés à ces gens-là ni financièrement ni moralement. Pour ce qui concerne le service sur l'océan, le système Marconi n'a point été un succès. Je n'entends point déprécier le système Marconi, mais, quelle qu'en puisse être la raison, on ne semble point avoir reconnu ou admis qu'il ait réussi à faire concurrence aux câbles sous-marins. Je dois dire qu'ils améliorent leur système et que, dans un avenir prochain nous aurons, au lieu des câbles seuls, le système Marconi, le système Poulsen et les câbles, et ce pays sera enfin affranchi des lourdes charges qu'on lui a imposées. Si non, je serai bientôt obligé de m'adresser de nouveau à cette Chambre, car l'expérience sera courte, pour lui demander les fonds nécessaires pour établir une ligne télégraphique reliant le Canada à l'empire britannique.

M. ARMSTRONG (Lambton): Je veux féliciter le ministre des Postes sur l'énergie et l'activité qu'il a déployé pour soumettre à la Chambre cette mesure législative, et j'espère sincèrement qu'il va réussir à obtenir tous les avantages qu'il entrevoit relativement à la transmission des dépêches à travers l'Atlantique. Je désire de nouveau déclarer, plus énergiquement encore que je l'ai fait ce soir, que je suis absolument en faveur de l'établissement d'une commission chargée d'étudier la question de la télégraphie sans fil en vue de décider quel système il conviendrait d'adopter en ce pays.

Je suis convaincu qu'il va y avoir une concurrence sérieuse entre le système Marconi et celui-ci, si tous deux s'établissent ici. Je ne veux pas abuser du temps de la Chambre ce soir en discutant à fond cette question; je désire tout simplement déclarer que je suis un partisan convaincu d'un câble, propriété de l'Etat, reliant le Canada à la Grande-Bretagne, et que je suis intimement persuadé que le jour n'est pas éloigné où nous l'aurons, enfin. Je n'aurai point le temps, au cours de cette session, de traiter de la question des systèmes de lignes téléphoniques et télégraphiques en ce pays, mais je suis certain que le temps viendra où au lieu d'avoir cinq cents compagnies de téléphone indépendantes dans la province d'Ontario, le gouvernement canadien établira des réseaux de lignes pour le plus grand avantage du peuple.

Sur l'article 2 (station de câble et lignes terrestres).

M. PELLETIER: Je propose que le paragraphe (e) de cet article soit retranché. Ce paragraphe, qui concerne la radiotélégraphie, se trouve déjà incorporé à notre loi, et il est inutile d'en parler ici.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 4 (règlements).

M. PELLETIER: Je propose que les mots "ou les stations radiotélégraphiques" soient biffés du paragraphe (c) et que les mots "ou radiotélégraphie" soient également biffés du paragraphe (d).

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 8 (entente contenue dans l'annexe confirmée).

M. PELLETIER: Je propose que les mots suivants soient ajoutés à cet article:

Mais ne peut être interprété comme autorisant l'emploi d'aucun système de télégraphie sans fil autre que celui qui est connu sous le nom de Poulsen.

Je proposerais aussi que le paragraphe suivant soit ajouté à l'article 8:

3. Le gouvernement peut transférer à la commission tous les pouvoirs que le lui confère ledit contrat.

(La motion est adoptée.)

En vertu du contrat, le Gouvernement a le droit de consentir à la location de ces stations et nous disons que le Gouvernement peut transférer ses droits à la commission de télégraphie océanique.

M. GRAHAM: L'autorité de cette commission s'étendra-t-elle sur quelque autre compagnie ou se bornera-t-elle à celle-ci?

M. PELLETIER: Elle s'étendra sur tous les sytèmes de télégraphie sans fil ou de câbles océaniques.

M. GRAHAM: Nous avons, je crois, une loi qui fait relever ces services de la commission des chemins de fer.

M. PELLETIER: Oui; c'est l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) qui l'a fait voter, mais à la condition que le gouvernement anglais en ferait voter une semblable. C'est chose qu'il n'a pas fait et qu'il ne fera pas.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

M. GRAHAM: Je ferai observer au leader de la Chmabre que dans ce projet de loi le Gouvernement s'est conformé à l'avis autrefois donné par le feu président de la commission des chemins de fer, le regretté juge Mabee, au sujet du commerce maritime, avis que l'on retrouvera vraisemblablement dans la correspondance du ministère des Affaires extérieures. Il avait fait sur ma demande un rapport où il conseillait de faire régler les taux de transport sur l'océan par les permis accordés aux différentes compagnies dont les paquebots fréquentent les ports canadiens, afin que les taux fussent fixés en même temps que seraient octroyés les permis.

M. ROGERS: Il me semble que la question devait être soumise à quelque fonctionnaire ou à quelque ministère du gouvernement anglais.

M. GRAHAM: Sans doute. Le président avait donné son avis pour ce qui concernait le Canada. On a correspondu avec les autorités impériales, qui devaient charger quelque fonctionnaire de s'occuper de la question; mais les choses en sont restées là.

(Il est fait rapport du bill.)

M. PELLETIER.

LES CIMETIERES MILITAIRES DE MONTREAL.

M. LEMIEUX: Pour le cas où le Gouvernement se proposerait de déposer un deuxième budget supplémentaire, je dirai que j'ai reçu d'un vieux soldat de Montréal une lettre par laquelle il m'apprend que les gamins profanent les deux vieux cimetières militaires. Il n'y plus d'inscriptions sur les tombes, les murs et les clôtures sont en fort mauvais état. Au dire de ce vieux militaire, le devoir sacré nous incombe de veiller sur les cendres de ceux qui furent les pionniers du régime anglais au Canada. Il suffirait de quelques centaines ou d'un millier de dollars tout au plus pour mettre ces deux cimetières en état convenable. Je prierai donc l'honorable ministre de s'occuper de la chose sans tarder.

Ce vieux soldat s'adresse à moi; c'est avec le plus grand plaisir que je fais part de sa demande à la Chambre des Communes, et je serais heureux de voir mon honorable ami s'occuper du cas avant la prorogation du Parlement. Le pays se ferait certainement honneur en mettant les cendres de ces soldats à l'abri de la profanation.

(La séance est levée à une heure et quart, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Mardi, 3 juin 1913.

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

NOMINATION DE TRADUCTEURS.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai chargé le greffier de la Chambre de déposer sur le bureau ma proposition et son rapport concernant la nomination de dix traducteurs permanents de la Chambre des communes.

CONTAMINATION DES EAUX NAVIGABLES.

M. GEORGE H. BRADBURY (Selkirk) propose que le troisième rapport du comité spécial relatif à la contamination des eaux navigables soit reçu et approuvé.

Sir WILFRID LAURIER: Qu'y a-t-il dans ce rapport?

M. l'ORATEUR: Le rapport demande que le comité soit nommé l'année prochaine et de plus:

Que le Gouvernement essaie d'organiser pendant les prochaines vacances parlementaires une conférence composée des représentants de chacune des provinces, des membres de la commission des eaux limitrophes, et du

président de ce comité, pour discuter pleinement toute la question afin de trouver le moyen de surmonter les difficultés locales, et s'entendre sur quelque législation remédiatrice qui pourrait être adoptée en même temps par le parlement fédéral et par les législatures des différentes provinces.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): La proposition du comité que le Gouvernement organise une conférence avec les différentes provinces est certainement bonne, mais celle que le comité soit nommé de nouveau l'année prochaine est simplement un vieux désir qui ne peut lier personne.

M. l'ORATEUR: Il ne lie pas le Parlement pour la session prochaine.

M. BRADBURY: Ce comité a été nommé un peu tard dans la session, et nous n'avons pas eu le temps nécessaire pour adopter des conclusions définitives, mais toutes les dépositions que nous avons entendues tendent à montrer l'absolue nécessité d'une loi fédérale pour empêcher la contamination de nos rivières.

Tous ceux qui connaissent bien la question ont tous exprimé l'opinion que la situation actuelle de nos grands lacs et de nos grandes voies navigables devient alarmante. Bien que le rapport demande que le comité continue à exister l'année prochaine, l'intention est seulement d'appeler l'attention de la Chambre sur la nécessité de continuer l'enquête à la session prochaine; du moins c'était l'intention. Nous proposons simplement qu'un autre comité possédant des pouvoirs semblables soit nommé l'année prochaine. C'est un simple désir. Nous avons cru qu'il serait bon de demander aux différentes provinces de coopérer avec nous, et le rapport demande que le Gouvernement les invite à nommer des représentants à une conférence qui pourra discuter pendant les vacances du Parlement les moyens à prendre pour faire une loi uniforme. Le but du comité était, je crois, de connaître autant que possible ce que les provinces sont disposées à faire.

Sir WILFRID LAURIER: L'idée contenue dans ce rapport me semble bonne, mais il me paraît y avoir deux objections au rapport dans sa forme actuelle. Premièrement, ainsi que je l'ai déjà dit, la nomination du comité pour l'année prochaine serait irrégulière. Les pouvoirs du comité cessent avec la présente session. Deuxièmement, bien que pour ma part j'approuve entièrement l'idée d'une conférence entre les provinces et le gouvernement fédéral pour discuter la question qui a fait le sujet de recherches du comité, il y a une autre proposition qui me semble aussi absolument irrégulière. Je vais la lire:

Pour terminer, votre comité considérant la gravité de la situation présente, et l'importance de prendre aussi promptement que possible des mesures pour empêcher de continuer la pratique actuelle de contaminer les eaux du pays en faisant déverser les eaux d'égouts putrides et autres saletés, demande que le Parlement s'efforce d'organiser pendant la vacance parlementaire une conférence entre des représentants du gouvernement fédéral, des différentes provinces, de la commission des eaux limitrophes et du président de ce comité.

Le président de ce comité n'existe plus dès que le Parlement est prorogé. Si le Gouvernement veut inviter M. Bradbury à prendre part à la conférence, je n'y ai aucune objection.

M. BRADBURY: Cette proposition vient du comité; ce n'était pas mon désir.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami ferait peut-être mieux de reprendre le rapport et de le rédiger d'une autre façon.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je crois qu'il vaut mieux le laisser en suspens, et si l'honorable chef de l'opposition désire qu'on le renvoie à un nouvel examen du comité, je n'y ai aucune objection. Je crois que dans sa forme actuelle ce rapport présente quelque objection.

(Le rapport reste réservé.)

Sir WILFRID LAURIER: Pouvons-nous espérer que ces crédits seront au Feuilleton demain?

LA UNITED SHOE MACHINERY COY.

M. CARVELL: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais demander au ministre du Travail si le temps n'est pas arrivé ou la United Shoe Machinery Coy doit obéir à l'ordre de la commission pour faire cesser la coalition de la restriction du commerce. Je crois que la compagnie avait six mois pour se conformer a l'ordre de la commission; et le temps est expiré dans le courant du mois de mai et rien ne paraît avoir été fait.

L'honorable ministre voudra-t-il dire à la Chambre où en sont les choses?

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Mon honorable ami a raison lorsqu'il dit que le temps accordé par la commission doit être expiré; il l'est depuis le 6 mai, je crois. Rien n'a été fait depuis, parce que nous avons été trop pressés: mais l'avocat de la compagnie m'a fait savoir qu'elle avait fait certains changements dans ses baux afin de se conformer aux ordres de la commission. Je n'ai pas eu le temps encore d'examiner la chose.

ELEVATEURS REGIONAUX.

M. BUCHANAN: Le " Citizen " d'Ottawa, publie ce matin une dépêche disant que les élévateurs régionaux seront établis, l'un

à Moosejaw, pour la Saskatchewan, et l'autre à Calgary, pour l'Alberta. Je demanderai au ministre intérimaire du Commerce si cela est exact.

L'hon. M. PERLEY: Il y a quelques jours la commission des grains présenta un rapport concluant à la construction d'un entrepôt-élévateur à Moosejaw et d'un autre à Saskatoon, en Saskatchewan. Aucune proposition n'a encore été faite sur l'emplacement de l'élévateur de l'Alberta. Des mesures seront prises sans délai pour faire exécuter la proposition des commissaires et les plans des élévateurs de Moosejaw et de Saskatoon seront établis sans délai.

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCE.

Sur motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) le bill n° 242, accordant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public durant l'exercice expirant le 31 mars 1914, est lu une 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU SERVICE TELEGRAPHIQUE INTER-IMPERIAL.

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes) propose la troisième lecture du bill n° 188 créant des conditions plus avantaeuses pour les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume-Uni et autres parties de l'empire britannique.

M. LEMIEUX: Quand le ministre des Postes espère-t-il que ce système sera mis en exploitation?

M. PELLETIER: La question est à l'étude dans le moment est celle du choix de la ligne de terre. Avec l'aide du ministre des Chemins de fer, je suis à tenter d'obtenir pour l'Intercolonial cet avantage d'assez grande importance. Le représentant du syndicat est en négociations avec M. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial. J'espère que d'ici quatre ou cinq mois tout sera terminé.

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

SUBSIDES AUX CHEMINS DE FER.

Sur motion de l'honorable M. Cochrane (ministre des Chemins de fer et des Canaux), la Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution tendant à accorder des subventions à diverses lignes de chemins de fer.

A la "Margaree Coal and Railway Company, Limited", pour les lignes suivantes de chemin de fer:

(a) Depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près Orangedale jusqu'à Sainte-Rose, n'excédant pas 46 milles.

(b) Depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près du lac McIntyre jusqu'à Caribou-Cove, Port-Malcolm, comté de Richmond, n'excédant pas 4 milles;

Lesdites subventions étant accordées au lieu de la subvention autorisée par le chapître 51 de 1910, article 1er, item 4, n'excédant pas 50 milles.

Sir WILFRID LAURIER: Des travaux ont-ils déjà été exécutés sur la ligne?

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Non. La compagnie nous informe que ses finances sont maintenant en état et qu'ils doivent commencer les travaux. L'année dernière le subside était accordé pour 51 milles, mais les études n'indiquent que 50 milles et le subside actuellement à l'étude est pour cette longueur de chemin.

M. CARROLL: Est-ce cette compagnie qui est propriétaire des terrains carbonifères de ce comté?

M. COCHRANE: Je ne sais. Les pétitionnaires sont: A. W. Chisholm, Charles E. Sherman, J. D. Taylor, Thomas S. Courtenay et autres.

M. BURNHAM: Pour ma satisfaction personnelle, j'aimerais à faire consigner au compte rendu que je suis d'opinion que le temps est arrivé où nous ne devrions plus accorder de subventions à aucune entreprise quelconque. Si, dans l'intérêt public, nous devons venir au secours de quelque entreprise, elle devrait être exécutée par le pays lui-même. Je désire que mon opinion sur le sujet soit bien comprise, parce que c'est la politique en laquelle je crois, et j'espère que le jour viendra bientôt où nous n'accorderons plus de subsides tirés du trésor public.

(La résolution est adoptée.)

A la "Northern New Brunswick and Seaboard Railway Company", pour une ligne de chemin de fer depuis les mines de Drummond à Austin-Brook, un bras de la rivière Nipisiquit en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial où il se croise avec l'embranchement de Bathurst-Station à Bathurst-Harbour, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, n'excédant pas 16 milles .9.

M. COCHRANE: Le Gouvernement a décidé de creuser le port de Bathurst et de cette façon la ligne sera raccourcie. Le subside en question est pour la partie raccourcie de la ligne.

M. TURGEON: Celà permettra à la compagnie d'étendre son chemin jusqu'au havre de Bathurst.

M. COCHRANE: Oui, le Gouvernement est à creuser le port de Bathurst.

M. TURGEON: La compagnie a actuellement 16 milles de voie de construit?

M. COCHRANE: La voie est déjà construite, mais il faudrait la prolonger plus loin si le port de Bathurst n'était pas creusé. Cela épargnera une subvention pour autant. La ligne est la propriété des Drummond. Elle dessert leur mine à cet endroit.

M. TURGEON: Cette compagnie a bâti sa ligne particulière à un point de raccordement avec l'Intercolonial. C'est une distance d'environ 16 milles, qui se trouve sous opération et l'on demande une subvention pour bâtir le tronçon, du point de raccordement avec l'Intercolonial, jusqu'au port de Bathurst.

M. COCHRANE: Non; la résolution actuelle a pour effet de réduire la subvention. Celle-ci a déjà été accordée pour 26 milles, maintenant nous le faisons revoter après l'avoir réduit à 16 milles et neuf dixièmes. En se dirigeant sur Bathurst, la ligne se trouve raccourcie. En creusant le port il lui sera procuré l'eau profonde dont elle a besoin à son terminus.

Sir WILFRID LAURIER: Lui a-t-il été payé quelque chose?

M. COCHRANE: Non; rien jusqu'à présent.

(La résolution est adoptée.)

A la compagnie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, pour une ligne de chemin de fer depuis Plaister-Rock, le long de la rivière Tobique, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1er, item 15, n'excédant pas 28 milles.

Sir WILFRID LAURIER: A-t-on fait quelque chose à cet endroit?

M. COCHRANE. Non; la compagnie nous a annoncé que ses finances ne sont pas dans un état à lui permettre de commencer l'entreprise.

M. MICHAUD: Quand espérez-vous qu'elle commencera?

M. COCHRANE: Elle a promis de commencer aussitôt que la subvention serait votée.

M. MICHAUD: L'honorable ministre me donnerait-il les noms des directeurs de la compagnie?

M. COCHRANE: Donald Fraser, Archie Fraser, H. N. Murchie et autres.

(La résolution est adoptée.)

A la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, pour une ligne de chemin de fer depuis Andover jusqu'à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean, à ou près Mistake, et d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis à ou près la Pointe-Perry, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 2, n'excédant pas 200 milles.

M. MICHAUD: Je suis peiné que le ministre ait cru devoir accorder une subvention pour une ligne de Andover à Saint-Jean, au lieu de la donner pour une ligne de Grand-Falls à Saint-Jean. Sous l'ancienne administration il avait été convenu que cette ligne ne serait pas bâtie, à moins qu'elle ne le soit de Saint-Jean à Grand-Falls. Maintenant, pour des raisons qui me sont inconnues, cette ligne s'arrêtera à Andover, une petite ville débutante sur le fleuve Saint-Jean, dans le comté de Victoria. Toutes les raisons indiquent que cette ligne doit être prolongée jusqu'à Grand-Falls. Le pays sur le long du fleuve Saint-Jean est aussi fertile que tout autre au Canada. Une ligne bâtie sur le parcours du fleuve Saint-Jean serait certainement prospère, pourvu qu'elle fût bien administrée. La distance entre Andover et Grand-Falls est de 25 milles. Des deux côtés de la rivière la région est bien peuplée et bien cultivée. Les cultivateurs sont dans un état prospère et réclament des facilités de transport pour écouler leurs produits. La population du nord du Nouveau-Brunswick désire que cette ligne soit prolongée jusqu'à Grand-Falls et elle demande à cet endroit des raccordements avec le Pacifique-Canadien et avec le Transcontinental national. Si la ligne s'arrête à Andover et utilise la voie du Pacifique-Canadien, j'ai peur qu'on ait en vue quelque projet qui sera nuisible aux intérêts de la partie nord du Nouveau-Brunswick. Il me semble que le Pacifique-Canadien va bientôt s'emparer de cette ligne. Si cela arrive, que deviendra la concurrence? A Grand-Falls, nous avons une chute d'eau qui est à la veille d'être utilisée. Cette chute d'eau est la propriété d'une grande compagnie et je suis avisé que certains de ses membres sont des directeurs du Pacifique-Canadien.

Si ce chemin de fer n'est pas construit jusqu'à Grand-Falls, le raccordement avec les autres lignes ne se fera pas. Nous nous proposons d'ériger une grande pulperie, de créer à cette chute de l'énergie électrique et d'en dispenser à de grandes industries, non seulement dans le nord du Nouveau-Brunswick, mais tout le long du fleuve Saint-Jean. Je demande donc au ministre de nous accorder une subvention non pas seulement pour 200 milles de voie, mais pour 225: de Grand-Falls à Saint-Jean.

M. COCHRANE: Il n'est pas décidé que nous ne prolongerons pas la ligne jusqu'à Grand-Falls; mais jusqu'à présent les transports ne sont pas très considérables en cet endroit, pour ne rien dire de trop. Il y aurait un pont très cher à construire, le Pacifique-Canadien a sa voie le long d'une rive et le chemin de fer Saint-Jean et Québec la sienne sur l'autre rive.

Je sais que cela serait une commodité pour les colons d'avoir une ligne desservie des deux côtés, mais nous avons pensé que, pour le présent du moins, la dépense l'emporterait sur le revenu tant que le trafic ne sera pas suffisant et puis, il a été réglé que l'Intercolonial devait être maintenu sur une base de quarante et soixante pour cent. Il n'est guère possible en attendant de prolonger la ligne jusqu'à Grand-Falls. Avant de demander à la Chambre de subventionner cette ligne jusqu'à Grand-Falls, nous devons donc procurer plus de renseignements et savoir ce que nous aurons en compensation de ce pont coûteux qu'il nous faudra bâtir et du coût de ces 25 milles additionnels de voie.

M. CARVELL: Le ministre est-il en négociations avec le Pacifique-Canadien concernant le droit de circulation sur la voie de Aroostook à Grand-Falls.

M. COCHRANE: Il y a eu des pourparlers à cet égard et le Pacifique-Canadien s'est montré disposé à nous accorder avec plaisir des privilèges raisonnables sur sa voie, parce qu'il n'y a guère d'espace, en cet endroit, pour plus d'une ligne.

J'ai cru pouvoir laisser ceci de côté en attendant et ne rien décider avant d'avoir obtenu d'autres informations.

M. CARVELL: Cela veut-il dire que l'Intercolonial prendrait la voie du Pacifique-Canadien depuis la jonction d'Aroostook jusqu'à Edmundston, ou seulement jusqu'à Grand-Falls?

M. COCHRANE: Depuis Andover jusqu'à Grand-Falls.

M. CARVELL: Ce serait dans la paroisse d'Andover, mais non pas, j'en suis sûr, dans la ville d'Andover.

M. COCHRANE: Je ne connais pas assez les lieux pour pouvoir le dire à mon honorable ami.

M. CARVELL: Cela ne veut pas dire prendre la voie du Pacifique-Canadien depuis Grand Falls jusqu'à Edmundston.

M. CARVELL: Non, pas nécessairement.

M. MICHAUD: Je crains que le droit de circulation sur la voie du Pacifique-Canadien depuis Andover jusqu'à Grand-Falls ne nuise au raccordement que nous avons avec le Pacifique-Canadien. J'espère qu'il n'y aura rien de changé.

M. COCHRANE: Je ne sais comment cela pourrait se produire. Nous aurions à mener nos propres trains jusqu'à Grand-Falls.

M. CARVELL: Le ministre se souviendra qu'à la dernière session le Parlement a consenti à prêter un million au chemin de fer de Saint-Jean à Québec pour l'aider à construire trois ponts. Si cette convention avec le Pacifique-Canadien passe, il ne sera pas nécessaire de construire le pont d'Andover.

M. COCHRANE: Pour le moment, du moins.

M. CARVELL: Est-ce que le ministre va payer ce million à la compagnie, ou va-t-il en retenir une partie?

M. COCHRANE: L'argent est voté pour trois ponts, et nous ne serions pas autorisés à verser ce million pour deux seulement; il nous faudra en déduire une partie pour le pont d'Andover.

M. CARVELL: Je suis bien aise d'apprendre cela; mais je préviens le ministre qu'avant un mois l'on sera ici sollicitant ce million pour les deux ponts de Mistake et de Kennebecasis. Bien plus, le ministre le donnera.

M. COCHRANE: L'honorable député est sans doute mieux renseigné que moi, mais il peut être sûr que le ministre ne le donnera pas.

M. CARVELL: Nous avons donc pu aboutir à quelque chose, et je dois dire que c'est la première fois qu'il m'arrive d'obtenir quelque chose du ministre des Chemins de fer. Il me fait plaisir de lui avoir entendu dire cela. Lorsque, il y a un an, cette loi était à l'étude, nous savions ce qui se passait. Nous savions depuis deux ans que l'on n'avait pas l'intention de bâtir depuis Andover jusqu'à Grand-Falls. Dans un territoire aussi peu étendu que le Nouveau-Brunswick, le ministre doit comprendre que nous connaissons vraisemblablement un peu mieux nos affaires les uns des autres que ne le font les habitants d'une province plus considérable. Mon honorable ami de Victoria (M. Michaud) avait l'année dernière proposé un amendement qui aurait effecté une somme d'au-moins $250,000 au pont d'Andover, mais le ministre et ses amis ont voté contre. Nous savions que ceci allait venir; nous savions que la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Québec n'avait pas l'intention de dépasser le village d'Andover, et nous doutions même qu'elle n'allât aussi loin. Nous savions qu'elle se rendrait jusqu'à la paroisse d'Andover; mais, aujourd'hui qu'elle parle de se faire donner un droit de circulation sur la voie du Pacifique-Canadien, j'en conclus qu'elle se rendrait jusqu'au village. Nous savions toutefois, ou du moins nous étions persuadés qu'elle n'avait pas l'intention de construire ce pont. C'est en manière d'essai que nous avons proposé l'amendement, et le ministre, comme de juste, l'a fait rejeter. Je suis heureux de lui entendre dire qu'il ne lui permettra pas d'emplover cet argent à la seule construction des ponts inférieurs.

Aurait-il maintenant la complaisance d'aller jusqu'à dire qu'il mettra en réserve un quart de million, comme nous l'avions proposé l'année dernière.

M. COCHRANE: Je ne saurais me prononcer sur ce point, puisque, n'ayant pas le rapport de l'ingénieur, je ne sais comment cette somme se pourra diviser. Je ne connais pas suffisamment la nature de ces cours d'eau pour faire à mon honorable ami cette promesse. Dans tous les cas, les fonds ne seront versés que proportionnellement aux frais de ces trois ponts.

M. CARVELL: Cela est juste, et je suis heureux d'entendre le ministre faire cette déclaration. Que l'exacte proportion du coût de ce pont soit d'un quart de million, c'est, je le comprends, ce que personne ne saurait dire; mais je crois que l'on ne risque guère de se tromper en le prétendant. Je veux bien cependant me fier à la parole du ministre, qui m'assure vouloir agir exactement comme il l'a dit.

M. COCHRANE: Je ne sache que nous ayons à y gagner.

M. CARVELL: Non, ce n'est pas le ministre qui y gagnera, mais l'autre; et c'est justement ce dont je veux le prévenir. L'autre obtient une chose que nulle compagnie de chemin de fer au Canada n'a jamais eue auparavant, et que nulle autre compagnie de chemin de fer au Canada n'obtiendra de nouveau, je l'espère bien. Je dirai au ministre que, parmi les choses auxquelles il s'intéresse en cette qualité, il n'en est pas qui requiert son attention plus que cette compagnie de chemin de fer de Saint-Jean et Québec. Je ne peux lui faire part de tout ce que je sais, mais je puis lui en dire suffisamment pour éveiller ses soupçons, et j'aurai en le faisant atteint mon but. Une fois rendu méfiant, s'il met à la besogne quelqu'un en qui il ait une confiance absolue et qui vienne lui dire ce qui en est, il aura à s'employer pour ne pas se laisser prendre dans un piège. L'entreprise au début avait du bon, et ce devait être, à mon sens, la plus avantageuse dont le Canada de l'Est eût bénéficié depuis longtemps. Dans le principe, un chemin devait être construit depuis Grand-Falls jusqu'à Saint-Jean et passer par un territoire qui, pour l'heure, est dépourvu de toute communication par voie ferrée. Ce chemin rendait possible un raccordement de la voie du Grand-Tronc-Pacifique avec la ville de Saint-Jean. Je vais, maintenant, si on me le permet, signaler les modifications que le projet a subi—non pas du fait du ministre, car il ne doit pas avoir connu ce qui se passait, ou jusqu'à quel point l'on s'écartait du plan primitif.

Une loi a été votée le 19 mai 1911, et c'est le chapitre 11 des statuts de cette année-là, laquelle portait que l'Intercolonial aurait le droit d'affermer cette ligne une fois construite moyennant les deux cinquièmes de la recette brute versés à la compagnie. Cet argent, c'était dans le fait le gouvernement du Nouveau-Brunswick qui allait l'encaisser, pour autant du moins qu'il en fallait à l'acquittement des intérêts sur la garantie des obligations, le reste demeurant dans les coffres de la compagnie. Ce chemin devait être le meilleur qui se pouvait bâtir dans la contrée. L'article auquel je fais allusion disait ce qui suit:

> Cette convention, toutefois, n'interviendra qu'à la condition que ledit chemin de fer soit construit d'après les plans et devis approuvés par le gouverneur en conseil, sur la proposition du ministre des Chemins de fer et des Canaux, et il devra se conformer aux conditions dans lesquelles ledit Transcontinental National est bâti à travers la province.

Or, le ministre sait que les conditions dans lesquelles le Transcontinental est bâti à travers le Nouveau-Brunswick sont les mêmes que dans le reste du Canada, sauf que, sur une distance d'environ de 14 milles à l'est de Plaster-Rock, la pente est de 1 et 1/10 p. 100. Cela excepté, la ligne en général est, pour la largeur des remblais, celle des déblais, les courbes, l'alignement, l'inclinaison, les gares, les rails, les traverses, les éclissages, ce qu'il y a de mieux au Canada; et la ligne que nous voulions voir se construire devait être conforme à ce modèle. Il nous faut admettre cependant la nécessité d'une variation en ce qui touche les rampes qui, pour le Transcontinental au Nouveau-Brunswick, ont pu prendre une plus forte inclinaison, sauf que, dans un endroit, mais un seul, la chose a été absolument nécessaire. En d'autres termes, nous voulions un chemin qui serait la continuation vers Saint-Jean du Grand-Tronc-Pacifique et faire du port de Saint-Jean un lieu où le Grand-Tronc-Pacifique lui amènerait son trafic. Mais un changement d'administration s'est produit à Ottawa, et je vais montrer au ministre quel en a été l'effet.

Une loi, qui est le chapitre 49 des statuts de 1912, a été votée, loi fort habilement rédigée par son auteur. La difficulté gît tout entière dans la disposition de l'article 10, lequel porte ce qui suit:

> Nonobstant toute disposition de quelque autre loi, la convention énoncée dans l'annexe de la présente loi est par les présentes ratifiée et confirmée, et il est déclaré qu'elle oblige les parties à icelle, subordonnément aux dispositions de la présente loi; et le Dominion peut faire ce qu'il faut pour donner entièrement effet à ladite convention, et aux conditions prévues par la présente loi.

On voit que, par cet article, la loi de 1911, qui prescrivait la construction, non d'un tramway, mais d'un chemin de fer, a été absolument oubliée. On procède ensuite à ratifier et confirmer les articles d'une

convention annexée à la loi. L'article 2 de cette convention porte:

Que la compagnie devra avoir terminé la construction et l'aménagement de ladite voie ferrée selon le devis annexé aux présentes et conformément aux prescriptions de l'article précédent, le ou avant le premier jour de novembre de l'année de Notre Seigneur, mille neuf cent quinze.

Or, il n'y a rien d'annexé à cette convention, et l'effet de cette loi a été que le ministre a totalement abrogé les dispositions de celle de 1911. Il prend pour loi un accord conclu entre la compagnie du chemin de fer et la provnnce du Nouveau Brunswick, accord dans lequel il est dit que le devis sera conforme aux stipulations du cahier des charges annexées à la convention, lorsque ces stipulations ne se trouvent nulle part. Toute l'affaire est laissée en plan, et on a été libre d'agir comme on l'a voulu. Cela étonnerait le ministre d'apprendre ce qui s'est fait. Je sais que demain le "Standard" de Saint-Jean étalera de gros titres où il sera annoncé que M. Carvell est apposé à la construction du chemin de fer de la vallée, et toutes les feuilles moindres suivront. J'estime néanmoins que j'ai un devoir à remplir, et j'entends le remplir. Je veux mettre le ministre sur ses gardes; je veux le mettre au courant de ce qui se passe, et si, après cela, il n'est pas suffisamment intéressé pour s'enquérir des faits, j'aurai du moins accompli mon devoir. Je préviens le ministre qu'on le vole: il n'y a pas d'autre mot que je sache pour exprimer l'état de choses qui existe. La seule excuse à la construction de cette ligne dans les conditions où elle se bâtit serait d'aller jusqu'à Grand-Falls et de la rattacher au Grand-Tronc-Pacifique; le ministre, autrement, n'a jamais pu avec légitimité conclure l'accord intervenu.

Nous accordons à cette compagnie une subvention de $6,400 par mille; puis la garantie de l'Etat pour ses obligations jusqu'à concurrence de $25,000 par mille; c'est donc $31,400 qu'elle reçoit de l'Etat. L'Intercolonial afferme ce réseau et remet à la compagnie 40 p. 100 sur chaque dollar, sans tenir compte du chiffre des frais d'exploitation. Le ministre a raison de dire que c'est un merveilleurx marché administratif. Ce contrat serait parfaitement justifiable si nous avions un chemin de fer reliant deux points de concurrence; un chemin de fer qui pourrait obtenir du trafic et serait en mesure de faire lucrativement ses transports. Mais le réseau qu'obtient le ministre ne saurait obtenir de trafic, et ne pourrait l'exporter, s'il en obtenait. A mon avis, l'expropriation de ce réseau par le Gouvernement se liquidera par une perte énorme. S'il eût réalisé l'arrangement primitif et construit un réseau d'après le type prévu en 1911, les résultats auraient été rémunérateurs, et même s'il se fût raccordé avec le Grand-Tronc-Pacifique à Grand-Falls, 60 p. 100 auraient payé les frais d'exploitation; les populations en auraient bénéficié et l'Intercolonial ne perdrait rien. On dira peut-être que je suis l'adversaire du Gouvernement du Nouveau-Brunswick et du Gouvernement fédéral et que je cherche à récriminer. Je suis hostile au Gouvernement, il est vrai, mais il n'est pas exact de dire que je cherche à récriminer. Tout autant que les autres citoyens du Nouveau-Brunswick, je tiens à voir construire ce chemin. Ce chemin de fer passe à la porte de la maison d'habitation ancestrale où demeurent ma mère et mes sœurs, et là est situé notre domaine. La présence du chemin de fer donne une nouvelle valeur à notre patrimoine; j'ai donc intérêt personnellement à voir ce réseau fonctionner et en pleine exploitation.

Il traverse 50 milles de mon comté et facilitera les communications et les transports, au bénéfice des populations de toute cette région. Je suis intéressé, à titre de citoyen et à titre d'homme public; je tiens à voir construire la ligne, seulement je veux que cela se fasse au bénéfice de nos populations, et je ne veux pas que cette entreprise soit un puissard où viennent s'engouffrer les fonds de l'Etat par des frais exagérés d'exploitation. Je ne suis pas le seul à élever la voix ici en pareille matière. J'invoque le témoignage d'un député qui a des convictions tout aussi prononcées que les miennes à cet égard; un député qui n'est peut-être pas en mesure d'élever la voix aussi vigoureusement que moi, mais qui est tout aussi intéressé que moi et comprend aussi bien que moi l'iniquité de cette proposition. J'ai nommé le député d'York (Nouveau-Brunswick), (M. Crocket). Voici un rapport déposé par le ministre et je tiens à citer la première protestation publique que lui a adressée un de ses amis au sujet de la nature des chemins de fer qu'on construit au Nouveau-Brunswick. Cette protestation, sous forme de dépêche, est ainsi conçue:

Frédéricton (N.-B.), 11 juillet 1912.

A. W. Campbell, I. C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

La construction du chemin de fer de Saint-Jean à Québec se fait d'après le tracé condamné par l'ingénieur-inspecteur fédéral. A mon avis, il faudrait que vous donniez à entendre à la compagnie que le tracé doit être approuvé avant que la construction commence et que votre département ne se tiendra pas pour lié obligatoirement relativement à la subvention par l'approbation du gouvernement local. Sachez bien qu'il n'est nullement besoin d'une courbe de sept degrés entre cette ville et Saint-Jean, et cependant il en figure un grand nombre sur les plans de la compagnie. Il y en a une sur un des plus hauts remblais du chemin à deux milles de Frédé-

ricton et là où les travaux sont en marche en ce moment.

Oswald S. Crocket.

Mon honorable collègue a fait son devoir; il a signalé au ministre ce qui se passait aux premières étapes, avant même qu'on eût approuvé les plans, et avant qu'on eût commencé la construction du réseau. Vint ensuite une note de protestation de M. Sherwood, l'ingénieur en chef, qui indique une douzaine d'endroits à l'égard desquels il faudrait reviser les projets d'étude de façon à les adapter au type voulu. Sa lettre figure au dossier, en date du 25 juillet; je n'ai pas le temps d'en donner lecture, et je me contente de la signaler au ministre.

Il constatera qu'à huit endroits différents on emploie des courbes de 7 degrés, chose inutile, de l'avis des propres ingénieurs du ministre. L'ingénieur signale maintes choses, absolument inutiles; mais on a passé outre. La compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec a la haute main sur le gouvernement du Nouveau-Brunswick et sur le gouvernement fédéral, et elle a ses franches coudées. On a mis au rancart toutes les objections soulevées par M. Sherwood, l'ingénieur de l'Etat, et la compagnie a continué ses travaux sans s'occuper d'avantage de ces objections. Près de Frédéricton, il a surgi un différend touchant le tracé du chemin; la question était de savoir si le réseau devait passer le long du fleuve là où demeurent les populations, ou s'il devait traverser les montagnes.

En pareille circonstance, la compagnie, comme d'habitude, l'emporta. La lutte dura un an, mais enfin la compagnie triompha, comme elle fait invariablement, et elle essaya de prouver, comme je le vois par ce dossier, que la construction du chemin sur le bord du fleuve serait plus couteuse que loin du fleuve, là où il ne demeure personne. Il ne coûterait que $16,000 pour employer une pente inférieure, dans la construction du réseau, même dans les endroits ou les travaux sont coûteux, et guère plus de la moitié de cette somme dans les autres endroits, et cependant la compagnie a reçu $31,000. Il fut convenu que pour la ligne de Frédéricton à Saint-Jean, la pente la plus raide contre le trafic à destination de l'est, serait de 0.4 p. 100, et pour le trafic à destination de l'ouest, de 0.6 p. 100.

Or, à un certain endroit, il fallait traverser un creek, tout près de Fédéricton. Il s'agit d'un petit creek sur lequel la construction d'un pont ne coûterait que quelques centaines ou un millier de dollars, si on le contruisait d'après le type voulu, outre quelques milliers de dollars pour les abords construits d'après le même type de pente; et cependant on demande au Gouvernement la permission de changer la pente à cet endroit. Quant à M. Taylor, l'ingénieur du département au Nouveau-Brunswick, homme consciencieux, s'il en fut, on met invariablement son avis au rancart. Le département des Chemins de fer intervient et voilà qu'on emploie une pente de 1 p. 100 sur ce creek, une pente de vélocité, comme on l'appelle, pour descendre un des versants et remonter l'autre sur le pont, et tout cela afin d'éviter de construire le chemin suivant le type voulu. Et cependant la compagnie a reçu de l'Etat $31,000 par mille. Tout cela est à l'est de Frédéricton, où la compagnie est supposée construire une pente de 0.4 p. 100 en un sens et de 0.6 p. 100 dans l'autre sens. Le ministre devait se rendre au nord de Frédéricton pour voir ces gens opérer, en véritables yankees qu'ils sont. Je ne sache pas que le ministre soit responsable de cette situation; mais ses amis le sont. Parmi tous ceux qui étaient en mesure de construire ce chemin de fer, il n'en est pas un seul à qui on ait voulu prêter attention, je ne dis pas confier l'entreprise, sauf cet habile yankee, du nom de Gould, de l'état du Maine, homme fort intelligent et contre lequel je n'ai absolument rien à dire.

J'admire volontiers celui qui a assez d'aplomb et d'habileté pour faire pareille razzia au Nouveau-Brunswick, et j'affirme qu'il a réalisé $500,000 de bénéfices. M. Gould est le seul homme au monde à l'avis duquel on ait voulu prêter l'oreille, et en définitive on signa un marché avec lui, et aujourd'hui il exploite et le Gouvernement fédéral et le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

M. COCHRANE: N'est-ce pas avec cette même compagnie que vous avez traité?

M. CARVELL: Nullement.

M. COCHRANE: Je l'affirme.

M. CARVELL: Pardon; mais sans vouloir blesser le ministre, j'affirme positivement la chose.

M. COCHRANE: C'est le renseignement que je tiens de mon personnel.

M. CARVELL: Le ministre des Chemins de fer fait allusion à un marché passé en 1911, avant l'avènement du Gouvernement au pouvoir; mais ce marché fut conclu, lorsque le gouvernement du Nouveau-Brunswick refusait de traiter avec toute autre compagnie.

M. COCHRANE: Je l'ignore.

M. CARVELL: Tout le monde le sait au Nouveau-Brunswick. On sait que le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne voulait traiter avec aucune autre personne. Le ministre le sait, M. Malcolm offrit de prendre la garantie des obligations et la subvention et de construire le réseau sous l'empire de la loi adoptée ici en 1911; il voulait construire une véritable voie ferrée, non pas un tramway; or, le Gouver-

nement le traita avec mépris et se moqua de lui. Je le répète, le seul homme avec lequel on ait voulu traiter est ce yankee, M. Gould; et aujourd'hui il exploite le Gouvernement. Le dossier est incomplet; car j'ai moi-même vu des lettres de M. Taylor ordonnant aux constructeurs de ce chemin au nord de Frédéricton de suspendre les travaux, parce qu'il ne voulait pas approuver les pentes et les courbes. Les travaux furent suspendus pendant deux à trois semaines, les entrepreneurs étant forcés de se soumettre; mais finalement M. Taylor eût le dessous et les entrepreneurs poursuivirent leurs travaux et continuèrent à employer des courbes de 7 degrés et des pentes comme auparavant.

Bien plus, il ne figurait aucun devis dans cette loi, et par décret du conseil, le Gouvernement autorisa la compagnie à employer des courbes de 7 degrés, à son gré et des pentes de un pour cent, partout où elle le veut. Je pourrais conduire le ministre à certains endroits du comté de Carleton que j'ai moi-même visités—et j'ai vu des plans et profils indiquant quatre courbes de sept degrés pour un mille et quart, sur une pente de 1 p. 100, et le ministre parle de transporter les marchandises sur une voie ferrée semblable! Dans un de ces documents, je trouve un aveu de la compagnie elle-même. Au moment où l'ingénieur du gouvernement cherchait à obliger la compagnie à employer certaines attaches pour donner plus de sécurité au chemin, au point de vue des transports et que la compagnie s'y opposait, elle dit: " Plus de 30 p. 100 de notre chemin est sur courbes, et moins de 70 p. 100 en tangente, et en nous demandant de redresser les rails sur les courbes, vous nous imposeriez trop de frais ". Le Yankee l'a emporté, chaque fois qu'il a lutté avec le ministre. Invariablement le Yankee dame le pion au ministre.

M. FRIPP: C'est plus que nous ne saurions faire.

M. CARVELL: J'ignore comment il s'y prend, mais en réalité c'est ce qui arrive; il réussit à employer la pente qu'il désire. S'il tient à substituer une pente de 0.4 p. 100, à une pente de 1 p. 100, il l'obtient. Il réussit à faire passer la ligne par la forêt, alors qu'elle devrait longer le fleuve; il peut obtenir autant de courbes de 7 degrés par mille qu'il veut, et M. Taylor a beau s'y opposer, rien n'y fait; M. Gould continue ses travaux comme si rien n'était.

Je ne reproche rien à M. Gould; c'est un homme honnête, adroit, un vrai gentilhomme, qui obtient du Gouvernement fédéral et de celui du Nouveau-Brunswick, comme je l'ai dit, $31,400 par mille pour construire un chemin de fer et qui construit simplement un tramway. Je fais cette déclaration au ministre maintenant et je tiens à ce qu'il envoie quelque ingénieur compétent sur la voie qui prendra connaissance de la déclaration que je lui fais, à savoir que la voie ferrée que ces gens construisent de Frédéricton à Centreville, sur une distance de 85 milles, que je connais pour l'avoir vue personnellement, ne coûtera pas, quand elle sera achevée, $20,000 le mille, y compris les ponts et tout le reste. Je ne puis pas aller plus loin que cela, mais je donne à mon honorable ami l'indication d'aller chez les entrepreneurs et les sous-entrepreneurs et de prendre les plans et les profils dans son bureau puis de les comparer avec les conditions actuelles du terrain. Il verra alors si je n'ai pas fait mon devoir en attirant son attention sur le sujet. Vous demandez pourquoi je fais cela. Je le fais d'abord, parce que je voulais que cette ligne soit un chemin de fer et j'ai travaillé dans ce but pendant cinq ou six ans. C'est en réalité la seule ligne provinciale que j'aie en vue depuis que je suis entré dans la politique. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait jamais dû pénétrer au centre du Nouveau-Brunswick. Je suis d'accord sur ce point avec mon honorable ami et l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames). J'ai dit cela quand mes amis étaient au pouvoir, et si mon honorable ami de Saint-Antoine voulait prendre la peine de se reporter à un discours que j'ai prononcé en 1905-1906, il verrait que ce que j'ai dit est exact. Il aurait dû descendre le fleuve Saint-Jean jusqu'à Frédéricton et traverser à Moncton. Vous n'auriez augmenté le nombre de milles que de vingt ou vingt-cinq, vous auriez eu un meilleur chemin de fer et je ne crois pas qu'il aurait coûté autant que celui-ci. Mais, quoi qu'il en soit, quand je n'ai pas pu avoir ce que je voulais, j'ai résolu d'obtenir si possible un chemin de fer dans l'intérieur du pays. Que mes efforts aient réussi ou non, je l'ignore, mais la ligne se construit maintenant et j'en suis satisfait.

Je regrette seulement que nous n'ayons pas le genre de chemin de fer que nous aurions dû avoir. Je porte ce fait à l'attention du ministre parce que le pays en souffre et l'Intercolonial aussi. Mon honorable ami devra exploiter ce chemin de fer, il doit rembourser 40 cents par dollar à cette compagnie et, autant que je puis m'en rendre compte, cette compagnie va gagner trois quarts de million de dollars comptant sur les obligations de la ligne d'Andover. Je me rends compte de la gravité de la déclaration que je fais. Je sais que je vais être attaqué par tous les journaux conservateurs du Nouveau-Brunswick et que je vais entendre parler de cela bien des fois dans les quelques mois qui vont suivre. Mais je fais mon devoir en disant quelle est la situation exacte des affaires et dont mon honorable ami peut se rendre compte s'il se rend sur les lieux et étudie

le terrain. J'espère que mon honorable ami voudra bien y aller lui-même ou envoyer quelqu'un en qui il a confiance et s'il le fait, il trouvera une situation qu'il était difficile d'imaginer. Je ne fais d'insinuation contre personne; j'ignore qui doit être blâmé, mais il me semble qu'il y a quelqu'un de haut placé qui permet à ces gens de construire ce chemin de fer dans ces conditions. Comme je l'ai dit, toutes les fois que ce rusé Yankee lutte contre le département des Chemins de fer et Canaux, il l'emporte, et vous en avez des preuves dans ce document. Il y a, à ma connaissance, d'autres preuves qui n'existent pas dans ce document. Ce n'est pas trop tard maintenant de corriger quelques-uns des défauts. Je ne crois pas qu'il y ait un endroit sur cette voie où il soit possible d'installer une pente de 1 p. 100 sans qu'on l'ait fait. Les constructeurs ont établi des courbes de 7 degrés pour éviter de perdre quelques centaines de dollars de matériaux quand la ligne aurait pu tout aussi bien être tracée droite. Tous les moyens connus des ingénieurs ont été employés pour en faire une ligne sans valeur au point de vue du transport. C'est un fait unique.

Je ne crois pas qu'il y ait aujourd'hui une ligne au Canada—peut-être est-ce exagéré—mais du moins, je n'en connais pas une qui ait la prétention d'être une ligne de transport qui ait des courbes et des pentes comme celles de ce chemin de fer.

Quant à la proposition de mon honorable ami de louer le Pacifique-Canadien, je désire qu'il étudie cette question avec soin. Il est vrai qu'il n'obtiendra pas un grand trafic d'Andover à Grand-Falls, mais le projet était de traverser la rivière à Andover et de donner aux habitants de l'autre rive les facilités de chemin de fer qu'ils n'ont pas à présent. Ce serait un très grand avantage pour ces gens et un énorme bénéfice pour la région, mais le but réel de ce chemin de fer, construit pour atteindre Grand-Falls, était comme je l'ai dit d'obtenir du trafic pour le Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami reconnaîtra qu'il ne pourra jamais faire d'opérations profitables sur cette ligne de vingt-quatre milles qu'il propose de louer au Pacifique-Canadien. C'est sans hésitation la ligne la plus mauvaise de la province au point de vue du transport. Il est vrai que le Pacifique-Canadien a amélioré la voie; il a établi des ponceaux et la ligne est en assez bon état, mais il existe deux pentes d'une longueur de 24 milles qui sont absolument impraticables au point de vue du transport. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais mon honorable ami trouvera la première pente environ à moitié chemin entre Aroostook-Junction et Grand-Falls et la suivante juste avant d'arriver à Grand-Falls. Je ne sais pas quelle inclinaison elles ont, mais elles sont énormes et elles dépassent tout ce qui devrait exister sur une voie qui à la prétention être une ligne de transport. Il y a un endroit où il faut monter une colline de 100 pieds, quand la ligne aurait pu contourner horizontalement.

Mais il y a des années, il s'agissait seulement de construire une ligne et d'obtenir de la province 10,000 acres de terre. On a construit le genre de ligne que M. Gould établit pour le ministre des Chemins de fer. Il reçoit $31,400 par mille pour construire cette ligne et plus il la construit bon marché plus il met d'argent dans sa poche. Il en a été de même avec l'ancienne compagnie du Nouveau-Brunswick.

M. BURNHAM: Pourquoi ne vous joignez-vous pas à moi pour vous opposer aux subsides?

M. CARVELL: Je ne crois pas que vous avez raison. Je veux voir les chemins de fer se développer au Canada et je ne vois pas comment vous pouvez obtenir des chemins de fer sans leur venir en aide. Mais je veux que le ministre les aide convenablement et qu'il se protège quand il faut. Le chemin de fer qu'il se propose de louer à la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique n'a jamais été et ne peut pas être une ligne de transport. Il faudrait qu'il la reconstruise entièrement avant de pouvoir s'en servir comme voie de transport. Il est vrai que dans la direction de l'est, les pentes sont bien préférables que celles dans la direction de l'ouest. Mais néanmoins il y a une pente dans la direction de l'est qui est un sérieux obstacle. Il est merveilleux de constater que les visites du premier ministre du Nouveau-Brunswick et de ses collègues synchronisent avec les octrois du département des Chemins de fer. Je les observe depuis maintenant deux ans et chaque fois qu'ils veulent quelque chose du département des Chemins de fer, tout le gouvernement du Nouveau-Brunswick arrive à Ottawa et il obtient ce qu'il désire.

M. LEMIEUX: En dépit des mandats d'amener.

M. CARVELL: Les mandats d'amener n'inquiète pas ces gens-là. Je comprends que j'ai fait des déclarations pas mal raides ce matin, mais il n'y en a pas une que je ne puisse prouver. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer ne fait pas grand chose pour l'Intercolonial ou pour le transport au Nouveau-Brunswick s'il applique ce projet. J'espère qu'il étudiera cette affaire très sérieusement. Il n'est pas encore trop tard. La voie n'est pas encore achevée; elle est arrivée seulement un peu au nord de Woodstock et on peut encore y faire beaucoup de changements. Vous pourriez supprimer les courbes de 7 degrés et de centaines de pentes de 1 p. 100 qui sont préparées.

L'avis que je donne au ministre est de ne pas s'en rapporter trop aux plans et aux profiles, mais d'aller lui-même sur le ter-

rain et s'il le fait, il sera surpris. Je crois qu'il sera bien avisé de ne pas se presser avant de faire cette location avec le Pacifique-Canadien. C'est un projet du gouvernement du Nouveau-Brunswick. On nous en parle depuis deux ans. Nous avons dit à la population ce qui allait se passer. A la dernière élection, le premier ministre du Nouveau-Brunswick engageait publiquement sa parole que le chemin de fer serait construit de Saint-Jean à Grand-Falls. Mais nous en savions plus long et maintenant mon honorable ami prouve que nous avions raison dans ce que nous avons dit. J'espère que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer obligera le premier ministre du Nouveau-Brunswick de tenir sa parole en nous donnant un chemin de fer et non pas simplement un tramway.

M. MICHAUD: J'espère qu'après ce qu'a dit mon honorable ami de Carleton, le ministre des Chemins de fer étudiera cette question très sérieusement. Une enquête devrait être faite. Dans ce cas, je demanderai que mon honorable ami soit appelé comme témoin; il me semble qu'il donnerait beaucoup de renseignements.

M. CARVELL. Je fournirai les témoins, je ne suis pas témoin moi-même.

M. MICHAUD: Dans le nord du Nouveau-Brunswick nous avons été très désappointés à propos de ce chemin de fer. Aux dernières élections, toute la campagne des candidats conservateurs a porté sur la construction de ce chemin de fer jusqu'à Grand-Falls et ils se sont engagés, s'ils étaient élus, à démissionner s'il n'était pas construit jusque là. Les deux candidats qui défendaient ce projet ont été élus et ils doivent aujourd'hui ou bien démissionner ou faire construire la ligne jusqu'à Grand-Falls. Le projet de chemin de fer était de faciliter le transport de Saint-Jean avec le Transcontinental dans le nord du Nouveau-Brunswick et je regrette de dire que cela n'a pas eu lieu, parce qu'à l'avenir le Pacifique-Canadien sera maître de toute la ligne. Puis-je demander au ministre pour combien de temps l'Intercolonial louera cette partie de la ligne d'Andover à Grand-Falls?

M. COCHRANE: Nous n'avons pas encore fait d'arrangement à ce propos. Nous avons fait une convention du même genre que celle qui existait sous l'ancien gouvernement quand il est sorti de charge. Tous les changements qui ont été introduits dans le cahier des charges l'ont été d'après l'avis des ingénieurs.

L'ingénieur en chef s'est transporté sur cette partie de la ligne, a fait faire d'autres études et a fait rapport en faveur du tracé qui a été définitivement choisi. Je vois par le devis qu'il y a une rampe de quatre dixièmes en allant de Frédéricton à Saint-Jean et une de six dixièmes dans la direction ouest.

M. CARVELL: On ne s'est pas conformé à ce devis.

M. COCHRANE: Oui.

M. CARVELL: Non.

M. COCHRANE: Si les entrepreneurs se sont écartés du devis, ils auront à s'y conformer, car aucun changement n'a été autorisé.

M. CARVELL: Ce changement est autorisé par un décret.

N. COCHRANE: L'ingénieur en chef m'informe qu'aucun changement n'a été autorisé. Je ne me suis pas laissé guider par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, mais par l'ingénieur en chef du département, dans l'intégrité et les capacités duquel j'ai pleine confiance. Les courbes devront être redressées, de manière à ne pas être plus accentuées que sur le Grand-Tronc-Pacifique. M. Gutelius, qui était ici l'autre jour, doit inspecter la ligne et nous aurons un rapport prochainement. Si la ligne n'est pas construite conformément au devis, rien ne sera payé.

M. CARVELL: Le ministre ferait bien d'étudier attentivement le rapport de son ingénieur en chef. Il est convaincu que ce chemin coûtera $14,000, mais j'espère qu'il fera faire une inspection par M. Gutelius.

M. COCHRANE: Cela sera fait immédiatement.

M. CARVELL: J'espère aussi qu'il fera inspecter le chemin par quelqu'un qui peut consacrer à cette inspection plus de temps que M. Gutelius. Je sais que M. Gutelius est trop occupé pour faire autre chose qu'une inspection rapide.

(La résolution est adoptée.)

(5) A la compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, pour une voie ferrée depuis un point à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à un point à ou près Lime-Ridge dans le township de Dudswell, dans le comté de Wolfe, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1er, item 23, pour une ligne de chemin de fer entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 60 milles.

Sir WILFRID LAURIER: Les travaux sont-ils commencés sur cette ligne?

M. COCHRANE: Oui; la ligne est construite jusqu'à Saint-Jean-des-Chaillons, dans la direction de Glenroy. Une somme de $96,000 a été payée. Il reste, je crois, 50 milles à construire.

A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, pour une ligne de chemin de fer depuis un point entre Thurso et Montebello, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien, vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1er, item 46, n'excédant pas 30 milles.

M. PROULX: A-t-on construit une partie de cette ligne?

M. COCHRANE: Non.

A la compagnie du chemin de fer d'Erie à London et à Tillsonburg, pour une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, passant par ou près Vienna, Culton, Aylmer, Kingsmill et Belmont, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1er, item 37, n'excédant pas 35 milles.

M. GERMAN: A-t-on commencé la construction de cette ligne?

M. COCHRANE: Non.

M. GERMAN: Quand cette subvention a-t-elle été accordée pour la première fois?

M. COCHRANE: En 1908.

M. GERMAN: Le ministre n'ignore sans doute pas que cette ligne traverse la région la plus riche d'Ontario. Croit-il qu'il y a lieu de continuer cette subvention, malgré qu'elle ait été accordée il y a quelques années par le gouvernement précédent? Pense-t-il que le Parlement devrait subventionner un chemin de fer construit dans la partie la plus riche du pays, où se trouvent des villes prospères qui fourniront un trafic considérable, dès le premier jour?

M. COCHRANE: C'est le Grand-Tronc qui réclame cette subvention.

M. GERMAN: Peu importe qui la demande. Si j'étais certain qu'il n'y a pas eu d'opérations financières que cela pourrait déranger, je demanderais que cette résolution ne soit pas adoptée. Si le chemin n'est pas construit et si la compagnie n'a pas rempli toutes les conditions, quand cette résolution reviendra devant la Chambre, je demanderai certainement que cette ligne ne soit pas subventionnée.

M. COCHRANE: Et j'appuierai votre proposition.

M. GERMAN: Dans ce cas, la compagnie est bien avertie que si elle ne prend pas les moyens de gagner la subvention avant la prochaine session, elle lui sera retranchée. La même règle devrait être adoptée à l'égard de toutes les subventions accordées aux chemins de fer construits ou à construire dans cette partie d'Ontario, la plus riche région du Canada.

A la compagnie du chemin de fer de Tillsonburg au lac Erie et au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer depuis Tillsonburg vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la St. Mary's and Western Ontario Railway Company à Embro, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 12, n'excédant pas 10 milles .38.

M. GERMAN: Je suppose que les travaux ne sont pas commencés?

M. COCHRANE: Au contraire; il y a 35 milles de chemin construit.

M. GERMAN: Imposera-t-on à cette compagnie la même condition qu'à celle dont il vient d'être question?

M. COCHRANE: Oui.

(La résolution est adoptée.)

A la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pour une ligne de chemin de fer depuis Gimli jusqu'à un point sur la rivière Icelandic à ou près Riverton, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1er, item 39, pour une ligne entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 30 milles.

Sir WILFRID LAURIER: A-t-on fait quelque chose?

M. COCHRANE; Oui. C'est un prolongement de l'embranchement Selkirk et Winnipeg-Beach, jusqu'à environ 30 milles au delà de Gimli.

(La résolution est adoptée.)

A la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pour une ligne de chemin de fer depuis Moosejaw, dans une direction nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1er, item 40, n'excédant pas 123 milles.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle partie de la ligne a été construite?

M. COCHRANE: Il est terminé. La subvention était périmée.

M. McKAY: Le chemin de fer Pacifique-Canadien a-t-il fait quelque chose pour le prolongement de la ligne connue sous le nom de Manitoba North-Western. Une charte a été obtenue en 1882, au nom de cette compagnie, pour une ligne entre Portage-la-Prairie et Prince-Albert. La compagnie avait obtenu une subvention en terrains de 3,200 acres par mille. Lorsque la moitié de la ligne fut construite, le tracé fut modifié et le chemin fut continué sous le nom de chemin de fer du Pacifique-Canadien. Je suppose que la subvention ne sera accordée qu'à la partie de la ligne qui a conservé le nom de Manitoba North-Western. Bien que le chemin n'ait été construit qu'à moitié, la subvention en terrains a été payée pour presque tout le parcours. La compagnie détient tous ces terrains et ne permet pas aux colons de s'y établir. Les terrains ont maintenant changé de mains et sont offerts en vente à des prix excessivement élevés. Cet état de choses nuit à la région en en éloignant les colons et en la privant de communications par voies ferrées. Je conseillerais au ministre d'obliger cette compagnie à construire la ligne, pour venir en aide à cette partie de la population.

M. COCHRANE: Je regrette de n'être pas en état de donner à mon honorable ami les renseignements qu'il demande. Je verrai quels sont nos pouvoirs et je réglerai la question avec le chemin de fer du Paci-

fique-Canadien. Je donnerai une réponse à mon honorable ami plus tard.

(La résolution est adoptée.)

A la compagnie du chemin de fer Central d'Alberta, pour une ligne de chemin de fer depuis Red-Deer, jusqu'à Rocky-Mountain-House, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, artiicle 1er, item 38, n'excédant pas 70 milles.

M. OLIVER: Quand cette subvention a-t-elle été accordée pour la première fois?

M. COCHRANE: En 1908.

M. OLIVER: Jusqu'où la ligne est-elle construite?

M. COCHRANE: Je crois qu'il n'y a rien de fait.

M. OLIVER: Les travaux sont commencés.

M. COCHRANE: Aucune partie de la subvention n'a été payée, et c'est pourquoi je supposais qu'il n'y avait rien de fait.

M. OLIVER: Le ministre ne sait pas combien de milles de voie sont construits?

M. COCHRANE: Non; je crois qu'on a fait seulement le tracé.

M. OLIVER: Pas du tout; il y a beaucoup de travaux de faits.

(La résolution est adoptée.)

A la compagnie du chemin de fer de Kettle Valley, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

(a) à partir de Merritt jusqu'au quai de Penticton, n'excédant pas 145 milles;

(b) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à ou près Penticton, jusqu'à Midway, n'excédant pas 135 milles;

(c) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, environ 25 milles au sud de Merritt, jusqu'à un point sur la rivière Fraser, près de Hope-Station, n'excédant pas 55 milles;

Lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1er, item 43, n'excédant pas en totalité 335 milles.

M. OLIVER: Où en sont rendus les travaux?

M. COCHRANE: Je ne sais pas au juste combien de milles ont été construits. Une somme de $353,709 a été payée. En divisant cela par $6,100, vous aurez le nombre de milles. 18 p. 100 de la première ligne sont construits et 34 p. 100 de la seconde.

M. BURRELL: Les travaux sont poussés très activement.

Le dernier renseignement que j'ai obtenu, la semaine dernière, voulait que cette compagnie eût construit une partie considérable de cette ligne entre Midway et Penticton. Ce point se trouve à la ligne de division, au pied du lac Okanagan. Les intéressés doivent exécuter des travaux considérables, surtout au point de vue du niveau de la voie, de l'extrémité du lac Okanagan, en passant par Summerland, vers Merritt. La compagnie a également fait des travaux préliminaires dans la direction des monts Hope. M. Hill, de la compagnie du chemin de fer du Grand-Nord, a cherché, depuis cinq ans, à établir le tracé d'une ligne qui aurait passé au-dessus de ces montagnes, mais ses efforts n'ont pas été couronnés de succès, jusqu'à présent, si je comprends bien. Il y a une différence de niveau terrible du sommet des monts Hope à Hope même. Cet écart rendrait nécessaire la construction d'un tunnel sur une longueur de 6,000 pieds. Dans le cas de la vallée Kettle, la compagnie a certainement poussé avec vigueur l'exécution des travaux. La voie permettra d'atteindre le Kootenay et le sud-est d'Okanagan, et elle évitera un énorme détour par les lacs de l'Arc. La compagnie poursuit les travaux en une manière qui satisfait la population. Cet ouvrage sera très avantageux pour le public, en général.

M. OLIVER: Quels sont ceux qui composent cette compagnie maintenant?

M. COCHRANE: Les noms des directeurs, qui me sont fournis, sont ceux de J. J. Morgan, de l'honorable J. R. Stratton, de R. P. Coffey et d'autres personnes. Il y a 101 milles qu'on exploite et 43 autres qu'on construit présentement.

M. OLIVER: Cette voie est-elle construite et exploitée jusqu'à Penticton?

M. BURRELL: Oui, en qualité de ligne en construction et sur une faible distance. La compagnie construit diverses lignes subsidiaires de Merritt et de Sutherland jusqu'à Penticton et de Penticton à Midway. Cependant, on n'exploite cette ligne qu'en qualité de ligne en construction.

M. OLIVER: A-t-on posé les rails de Penticton au chemin de fer canadien du Pacifique dans la vallée de la rivière Kettle?

M. BURRELL: Non pas sur tout le parcours. La compagnie a construit plusieurs milles de cette ligne de Midway à Connor, c'est-à-dire, jusqu'au point de division. Elle a une énorme quantité de rails d'acier déposée à cet endroit—ces rails pouvant suffire à la construction de 25 ou de 30 milles de voie ferrée. Ainsi que l'honorable député le sait bien, la construction de cette partie de la voie ferrée présente de très sérieuses difficultés.

M. OLIVER: Il s'agit du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. COCHRANE: Oui, en vérité.

A la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie, pour une ligne de chemin de fer depuis Michel ou Sherwood, vers le nord viâ la tête de la rivière Elk et la passe Kananaskis, jusqu'à un point à ou près la cité de Calgary, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 43, n'excédant pas 100 milles.

M. OLIVER: A-t-on construit une partie de cette voie ferrée?

M. COCHRANE: Non. Il s'agit d'un crédit voté, l'an dernier. La compagnie devait commencer les travaux, à Calgary. Elle désire maintenant commencer l'ouvrage, à Sherwood ou à Michel, près Fernie —modifiant ainsi du tout au tout la destination de ce crédit.

M. OLIVER: Le Canadien-Pacifique est-il au fond de l'affaire?

M. COCHRANE: Non; je n'ai jamais appris que cette compagnie fût intéressée dans cette entreprise. La requête a été faite par M. Pringle, de cette ville. Au nombre des directeurs se trouvent G. A. Fraser, S. S. Mahon et autres personnes.

M. LAW: Avant que nous passions aux crédits d'un autre ministère, j'aimerais signaler à l'honorable ministre la nécessité de subventionner une ligne subsidiaire du chemin de fer Halifax North-Western, jusqu'à la ville de Wedgeport, comté d'Yarmouth. Une subvention fut accordée à cette ligne, mais on l'a retira. Je ne crois pas qu'on l'ait votée, l'an dernier.

M. COCHRANE: Quel est le tracé de cette ligne ?

M. LAW: C'est une ligne secondaire du chemin de fer Halifax and North-Western, qui part du lac Plaisant ou des environs de ce dernier pour se rendre à Wedgeport, qui compte parmi les centres les plus importants et les plus prospères du comté d'Yarmouth. Ces localités sont complètement privées des avantages de communications par chemin de fer et désirent ardemment bénéficier de ces derniers. La distance n'est que de 8 milles entre le lac Plaisant et Wedgeport.

M. COCHRANE: Se trouve-t-il une compagnie qui soit prête à construire cette voie ferrée?

M. LAW: Je l'ignore. La question est de trouver une compagnie qui s'engage à exécuter immédiatement ces travaux.

M. COCHRANE: S'il se trouve une compagnie qui entreprenne cette construction, je serai prêt à étudier ce projet.

M. LAW: Il s'agit d'une ligne secondaire dont profitera une population d'environ 2,500 habitants; il est certain qu'elle rapportera des bénéfices à la compagnie de chemin de fer qui la construira. J'espère que l'honorable ministre ne perdra pas de vue ce détail important.

(La résolution est adoptée.)

Sur l'article 2:

Le Gouverneur en conseil peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction et à l'achèvement du pont ci-après mentionné, savoir:

A la compagnie du chemin de fer et du pont de Burrard-Inlet, pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont traversant les Second-Narrows de l'Inlet-Burrard, article 3, item 1er, n'excédant pas $350,000.

M. OLIVER: Il s'agit toujours du même montant demandé auparavant?

M. COCHRANE: Oui; le seul changement, c'est qu'on l'a transporté à une autre compagnie. Je comprends que les municipalités intéressées et que la province elle-même construisent ce pont, grâce à cette subvention du Gouvernement fédéral.

M. OLIVER: Cette compagnie, dans ce cas, ne représente que les municipalités.

M. COCHRANE: C'est bien cela. L'an dernier, ce crédit fut voté à la compagnie du chemin de fer Vancouver à Westminster et au Yukon; aujourd'hui, on l'attribue à la compagnie mentionnée.

M. OLIVER: Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas contribué tant à la construction du tunnel et tant à la construction du pont?

M. COCHRANE: Ce crédit s'applique entièrement à la construction du pont.

M. OLIVER: Cela se rapporte-il à une ligne de chemin de fer quelconque dont on projette la construction? Dans l'affimative, quelle est cette ligne?

M. COCHRANE: Je comprends que ce chemin de fer sera celui de Vancouver-Westminster-Yukon. Mais les municipalités construisent ce pont, grâce à une subvention du gouvernement provincial et à une autre de $350,000 que leur accorde le Gouvernement fédéral.

M. OLIVER: S'agit-il du chemin de fer ue l'on construit pour relier Vancouver à Fort-George?

M. COCHRANE: Non. Je ne puis indiquer le parcours de cette voie, mais elle est parfaitement distincte des autres.

M. OLIVER: L'honorable ministre sait-il si ce chemin de fer qui profitera de la construction de ce pont sera bâti de façon à rendre des services réels à la population intéressée, ou s'il ne s'agit que d'un projet arrêté simplement sur le papier?

M. COCHRANE: Je ne saurais dire. Cependant, je comprends qu'une des conditions, c'est que tous les chemins de fer au-

ront accès à ce pont et pourront y faire passer leurs trains.

M. OLIVER: Je considère pour admis que la convention relative à ce crédit contiendra une disposition bien définie assurant le droit de circulation à tous les chemins de fer.

M. COCHRANE: C'est bien cela.

M. CARVELL: Etant donné que j'ai, il y a quelques jours, fait un avancé qui n'était peut-être pas parfaitement exact, et que je ne désire pas commettre la moindre injustice à l'endroit de personne, j'aimerais soumettre au comité le dossier se rapportant à la modification qu'on veut opérer dans le niveau de la voie au ruisseau Street, sur le chemin de fer de Saint-Jean à Québec, au sud de Frédéricton. Ce changement a été opéré dans un but qu'on ignore, bien qu'il soit vrai de dire que le conseil n'a pas adopté le moindre arrêté à cet effet. Le 26 septembre 1912, M. Taylor, l'ingénieur chargé par le ministre de faire l'inspection de ces travaux, au Nouveau-Brunswick, a fait le rapport suivant:

Si le ministère décidait de ne point insister à cet égard, on pourrait obliger la compagnie de construire un ponceau de 14 pieds (au ruisseau Street) de la longueur voulue pour retenir le terrassement à la hauteur qu'on fixerait comme règle, à l'avenir, tel exhaussement devant être fait par le ministère des Chemins de fer, d'après la clause 14 de ladite convention, la compagnie acceptant cette disposition, avant l'approbation du tracé de la ligne, conformément à la dernière partie de cette stipulation; avec cette restriction, j'approuverais ce tracé.

M. COCHRANE: Le ministère n'a pas approuvé cela.

M. CARVELL: Je le reconnais, mais je suis convaincu que cette compagnie de chemin de fer agit sous l'impression que ce conseil sera suivi. Le 31 octobre 1912, le télégramme suivant était adressé par M. Bowden à M. Taylor:

Sujet: Pentes du ruisseau Street, est-il . . .

Ceci est remplacé par "il est":

. . . à propos de réduire à 0.75 p. 100 les pentes de 1 p. 100 et de 0.84 p. 100 indiquées au plan. Retournez le plan marqué suivant votre avis.

Le 1er novembre, M. Taylor écrivait la lettre suivante à l'ingénieur en chef du ministère des chemins de fer:

Cher monsieur,—J'ai reçu de vous, ce matin, le télégramme suivant: "Pente très rapide, au crique Street. Est-il à propos de réduire à 0.75 p. 100 les pentes de 1 p. 100 et de 0.84 p. 100 indiquées au plan. Retournez le plan marqué suivant votre avis.

Il est évident que cet " est-il à propos " dans cette lettre devrait être " il est à propos ".

M. COCHRANE.

Veuillez trouver incluses esquisses du terrain en question. La pente désignée en rouge est celle proposée par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec. Celle désignée en vert est celle que vous proposez, si je comprends bien le télégramme ci-dessus. La pente pointillée en bleu est celle que je propose comme compromis et comme règlement final de cette question.

Il est vrai que la pente de 0.50 p. 100 indiquée en bleu, n'est pas tout à fait conforme à la convention spéciale, mais elle ne diffère pas grandement de celle-ci.

Si l'on adopte la pente indiquée en vert ou celle indiquée en rouge, on devra, à mon sens, obliger la compagnie de remplir les conditions énumérées dans la lettre que je vous ai adressée, le 26 septembre 1912, au sujet de la longueur du ponceau en forme d'arche et plus tard d'élever le niveau de ces pentes.

Le 4 novembre, M. Bowden, l'ingénieur en chef des chemins de fer, adressait la lettre suivante à M. Ross Thompson:

J'inclus une copie du plan indiquant les pentes d'inclinaison au crique Street, 16e mille, au sud de Frédéricton. Les pentes de 0.81 p. 100 et de 1 p. 100 sont indiquées telles qu'établies par vous, et 0.75 p. 100 de pente sont également indiqués, mais leur position ne doit pas être tenue pour arrêtée définitivement, telle qu'indiquée.

M. Taylor a aussi indiqué une pente de 0.5 p. 100 et une autre de 0.33 p. 100. J'aimerais de recevoir de vous une esquisse indiquant les pentes telles que d'abord indiquées par vous, aussi le maximum de pente de 0.75 p. 100 que vous estimez moins coûteux et les pentes indiquées par M. Taylor; les quantités respectives de roc, de terre, etc., dans les tranchées, etc., se rapportant à chacune de ces trois esquisses.

Vous comprenez, naturellement, qu'il faudrait obtenir une permission toute particulière pour se servir d'une pente pareille, dont l'inclinaison excède le maximum stipulé à la convention.

Je vois qu'une délibération subséquente du conseil va pour ainsi dire jusqu'à autoriser ces rampes très rapides. Je vais donner lecture d'un extrait de cette délibération qui est du 16 janvier 1913:

Le ministre représente en outre que l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et des Canaux déclare que les courbes et les rampes n'excèdent pas le maximum stipulé à la convention relative aux subventions, sauf entre les indications de parcours 15.5 et 17.5, où l'on considère qu'il y a lieu d'établir une rampe très rapide dont il est impossible de s'occuper en ce moment. L'ingénieur en chef conseille d'approuver les plans et profils, abstraction faite de cette partie de la ligne.

L'établissement d'une rampe très rapide, il est vrai, n'était pas autorisée, mais l'ingénieur en chef déclarait dans son rapport qu'il y avait lieu de l'établir; et comme il aurait fallu modifier la convention, le conseil n'a pu rendre de décret. On peut donc supposer que le Gouvernement se proposait de modifier le contrat et d'obtenir un décret du conseil à cet effet.

M. COCHRANE: L'ingénieur en chef me dit qu'en autorisant une rampe aussi rapide il raccourcit la ligne de 4 milles.

M. CARVELL: Il n'y a rien dans les dossiers qui confirme ce dire.

(La résolution est rapportée, lue une 1re et une 2e fois et adoptée.)

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

SUBVENTIONS AU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

Sur proposition de M. Cochrane, la Chambre passe à l'examen, en comité général, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, d'un projet de résolution tendant à autoriser l'octroi des subventions qui y sont mentionnées à certaines lignes de chemin de fer de la compagnie du Nord-Canadien.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Par la mesure législative dont la Chambre se trouve en ce moment saisie, on veut aider de nouveau le Nord-Canadien à construire sa ligne transcontinentale entre Montréal et Vancouver, ainsi que l'important tributaire de sa ligne principale entre Ottawa et Toronto. Il s'agit d'une subvention en argent au taux de $12,000 par mille entre Ottawa et Port-Arthur et entre Edmonton et le défilé de la Tête-Jaune, et au taux de $6,400 par mille pour le principal embranchement entre Toronto et Ottawa. Cette subvention se répartit comme suit: d'Ottawa à Port-Arthur, 910 milles à $12,000 par mille, $10,920,000; d'Edmonton au défilé de la Tête-Jaune, 260 milles à $12,000 par mille, $3,120,000; de Toronto à Ottawa, 250 milles à $6,400 par mille, 1,600,000. Total, $15,640,000.

Cette aide est accordée à la condition que la compagnie transfère au Gouvernement canadien des actions ordinaires du Nord-Canadien de la valeur au pair de $7,000,000. Pour n'être pas en vente à l'heure actuelle, ces actions n'en ont pas moins une très grande valeur, et il est certain que lorsque l'entreprise sera terminée, elles constitueront une partie précieuse de l'actif fédéral.

Il n'y a rien de particulier à dire de la subvention de $6,400 par mille pour la voie allant de Toronto à Ottawa, puisque c'est celle que l'on accorde habituellement à toutes les lignes de chemins de fer dont le coût par mille doit être de $21,400 ou plus. On estime que celle-ci reviendra à $41,131 par mille.

La partie de la ligne comprise entre Ottawa et Port-Arthur est très coûteuse; on prévoit qu'elle reviendra en moyenne à $49,381 par mille. Le Gouvernement en a déjà aidé la construction en garantissant les obligations 3½ p. 100 de la compagnie jusqu'à concurrence de $35,000 par mille; mais la compagnie n'ayant pu vendre chaque dollar de ces obligations qu'à 0.90¾, elle se trouve n'avoir obtenu que $31,760 par mille.

La construction de la ligne entre Edmonton et le défilé de la Tête-Jaune coûte également fort cher. Le Gouvernement a déjà aidé à la construction de cette partie du réseau en garantissant les obligations à 3½ p. 100 de la compagnie jusqu'à concurrence de $13,000 par mille depuis Saint-Albert jusqu'à 50 milles à l'ouest ; jusqu'à concurrence de $25,000 par mille depuis ce dernier endroit jusqu'à 100 milles plus loin dans la direction de l'ouest, et jusqu'à concurrence de $35,000 pour chacun des 100 derniers milles aboutissant au défilé de la Tête-Jaune. Ces obligations se sont vendues au prix moyen de 0.87; autrement dit, on en a obtenu $22,400 par mille.

On prévoit que la ligne reviendra en moyenne à $38,500 par mille. Pour les parties comprises entre Ottawa et Port-Arthur et entre Edmonton et le défilé de la Tête-Jaune, la compagnie a déjà prélevé $34,578,220 et doit faire face à des frais de construction s'élevant à $54,638,981. L'aide qu'il s'agit de lui accorder à l'égard de ces parties de son réseau se chiffrera à $14,040,000.

On se demandera, naturellement, s'il y a lieu que le Gouvernement accorde cette aide et si en subventionnant la construction de cet important réseau il ne le favorise pas plus que les deux autres lignes transcontinentales du Canada. C'est un point que l'on a examiné de près avant d'approuver l'objet de la résolution, et nous en sommes venus à la conclusion que le Gouvernement, tout compte tenu des circonstances, ne fait qu'user de justice à l'égard du Nord-Canadien en lui venant ainsi en aide. On ne saurait établir de comparaison entre cette aide et celle qui fut accordée au Pacifique-Canadien, vu que cette dernière était de nature toute différente. Envisagée à la lumière du progrès qui s'est accompli, la subvention en terres octroyée au Pacifique-Canadien semble fabuleuse; mais dans le temps, on la jugeait généralement de peu de valeur. On trouvait aussi que les subventions en argent et la construction de certaines parties du chemin par les soins du Gouvernement occasionnaient des déboursés très considérables; mais il ne faut pas oublier que cette voie ferrée fut la première à pénétrer dans une région que l'on connaissait peu.

On pourrait établir une plus juste comparaison en se basant sur l'aide accordée à la consctruction de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Prince-Rupert, et sur les conditions de l'affermage de la division de l'Est, comprise

entre Winnipeg et Moncton, division que l'Etat construit lui-même. La division de l'ouest du Transcontinental appartient au Grand-Tronc-Pacifique qui en fournit lui-même le matériel d'exploitation; elle se divise en deux sections: celle des prairies, d'une longueur de 915 milles, qui s'étend de Winnipeg à la rive est de la petite rivière du Loup, et celle des montagnes, qui part de ce dernier endroit pour aboutir à Prince-Rupert, et dont la longueur est de 835 milles.

Nous avons aidé à la construction de la section des prairies par une garantie d'obligations jusqu'à concurrence de $13,000 par mille et par un prêt de $10,000,000.

L'aide accordée à la section des montagnes revêt la forme d'une garantie d'obligations jusqu'à concurrence des trois quarts du coût total de la ligne; or, on estime que chaque mille de cette partie de la ligne coûtera $80,306: la garantie sera donc, en moyenne, de $60,229 par mille.

Une autre aide accordée à la division de l'Ouest réside en la clause relative à l'appoint inséré dans le contrat intervenu entre la compagnie et le gouvernement, clause par laquelle ce dernier s'engage à combler l'écart entre la valeur au pair des obligations de la compagnie et le produit réel de la vente de ces obligations. En se basant sur la somme entière des garanties, on estime que l'appoint représente une somme de $13,000,000; on a déjà payé $4,994,416 de ce chef. Le gouvernement a dernièrement décidé de prendre lui-même les obligations au pair; mais s'il les avait toutes acquises et qu'il les eût vendues, il est bien certain qu'il en aurait obtenu $13,000,000 de moins que le pair.

En outre, pendant les sept premières années, le Gouvernement est tenu de payer l'intérêt d'une somme d'obligations, égale au principal que représente l'émission des obligations relatives à la construction de la section des montagnes, et dont le remboursement est garanti par l'Etat. Le coût estimatif de la section des montagnes étant de $67,056,000, l'intérêt équivaudra à une subvention en argent de $10,561,321.

Le Gouvernement s'est engagé à construire la division de l'Est et de la louer à la compagnie moyennant un loyer annuel représentant 3 p. 100 du coût de la construction. On estime que, sept ans après qu'elle sera terminée, le coût de cette division atteindra le chiffre de $230,000,000. Basé sur cette somme, le loyer annuel serait de $6,900,000. Mais il y a un autre point à considérer. Si la compagnie avait construit le chemin elle-même et s'il lui avait fallu, pour cela, émettre des obligations à 3 p. 100 dont la totalité eût été garantie par le Gouvernement, elle n'aurait pas pu vendre ces obligations au pair; or, en se basant sur ce qu'elle a obtenu des obligations à 3 p. 100 garanties par le Gouvernement, qu'elle a émises en 1909 et 1910 (80 cents pour chaque dollar), on constate que pour prélever les fonds nécessaires à la construction de la division de l'Est, il lui aurait fallu émettre des obligations dont l'intérêt eût excédé de $1,125,000 le chiffre du loyer qu'elle paiera au Gouvernement. Ceci équivaut (le taux de l'intérêt étant de 3 p. 100) à une subvention en argent de $26,979,640.

Voici un état sommaire de l'aide accordée par le Gouvernement fédéral à ces deux lignes transcontinentales—au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien:

Grand-Tronc-Pacifique.

Garantie d'obligations:		
Section des montagnes	$50,292,000	
Section des prairies	11,895,000	
		$62,187,000
Prêts:		
Section des prairies		10,000,000
Appointements ou son équivalent sous forme d'achat d'obligations:		
Section des montagnes et des prairies	$13,000,000	
Intérêt des obligations pendant sept ans:		
Section des montagnes	10,561,320	
		$23,561,320

Division de l'est.

Economie que le gouvernement a réalisée au profit de la compagnie en construisant lui-même la ligne, $1,125,000 par année pendant 43 ans	$26,979,640

Nord-Canadien.

Garantie d'obligations	$50,655,000
Subvention en argent	8,082,398
Subvention en argent (projetée)	14,040,000

Etat indiquant l'aide accordée par le Gouvernement fédéral au Grand-Tronc-Pacifique pour la construction de sa ligne principale, d'une longueur de 1,751 milles, entre Winnipeg et Prince-Rupert; ainsi que l'aide accordée ou à être accordée par le Gouvernement fédéral au Nord-Canadien à l'égard de sa ligne principale, d'une longueur de 3,065 milles, entre Montréal et Vancouver.

Grand-Tronc-Pacifique.

Garantie des obligations:		
Pour la section des montagnes	$50,292,000	
Pour la section des prairies	11,895,000	
		$62,187,000
Prêts:		
Pour la section des prairies		10,000,000
Pour faire l'appointement ou son équivalent pour achat d'obligations:		
Pour les sections des montagnes et des prairies	$13,000,000	
Intérêt sur obligations pendant sept ans:		
Pour la section des montagnes	10,561,320	
		$23,561,320

Nord-Canadien.

Garantie des obligations:	
De Montréal à Port-Arthur..	8,065,000
De Grand-View à Edmonton	8,065,000
D'Edmonton au défilé de la Tête-Jaune..	6,720,000
	50,655,000
Subvention en argent:	
D'Ottawa à Hawkesbury.. .. ..$	367,872
De Stanley à Fort-Frances..	1,355,326
De Fort-Frances à Rainy-River..	179,200
Du défilé de la Tête-Jaune à Vancouver..	6,180,000
Subventions en argent aux termes du projet de loi..	14,040,000
	$22,122,398

M. MACDONALD: Le ministre a-t-il un état des subventions en terre?

M. COCHRANE: Aucune terre n'a été concédée directement au Nord-Canadien, mais cette compagnie, en acquérant d'autres voies ferrées, a obtenu en même temps des concessions de terre jusqu'à concurrence de 4,000,000 d'acres, dont 1,225,600 pour son réseau principal.

Sir WILFRID LAURIER: Je dois tout d'abord dire ma déception de voir l'insuffisance des motifs que l'honorable ministre a exposés à la Chambre pour justifier ce nouveau secours accordé au Nord-Canadien. La gauche n'est pas disposée à voir d'un mauvais œil les mesures législatives présentées dans cette circonstance afin d'aider cette compagnie dans son entreprise de construire un troisième chemin de fer transcontinental. Le Parlement a déjà subventionné cette entreprise à des conditions qui lui paraissaient libérales et propres à en assurer le prarachèvement.

Autant que j'ai pu suivre son raisonnement, la seule raison qu'a donnée le ministre pour justifier ce nouveau secours accordé à la compagnie, c'est que celle-ci n'a pas été aidée aussi généreusement que le Grand-Tronc-Pacifique ou le Pacifique-Canadien. Je regrette que l'état que mon honorable ami vient de lire n'ait pas été déposé plus tôt sur le bureau. Lorsqu'il a donné avis du projet de résolution, je l'ai prié de communiquer toute la correspondance et de fournir d'avance tous les renseignements qu'il possédait afin de faciliter la discussion. L'honorable ministre m'a dit qu'il n'y avait pas de correspondance avec la compagnie...

M. COCHRANE: C'est vrai.

Sir WILFRID LAURIER: . . . que toutes les négociations avaient eu lieu de vive voix. Puisque la compagnie sollicitait de telles libéralités, il me semble que le Gouvernement aurait mieux fait de lui demander un exposé des raisons qui l'obligeaient à frapper à sa porte pour obtenir de nouveaux secours. En mettant ces raisons par écrit, la compagnie aurait mieux contenté le ministère, le Parlement et le public. Vu qu'il n'y a pas de correspondance, il nous faut deviner quelles peuvent être les raisons. Les seules raisons dévoilées jusqu'à présent par le ministre—et il me reprendra, si je me trompe—la seule raison que révèle le mémoire qu'il a lu et qui vient de la compagnie, j'imagine, c'est que le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique ont été aidés plus libéralement que le Nord-Canadien. Mais je soutiens que ce n'est pas là une raison.

Il doit sauter aux yeux de tout le monde que, au fur et à mesure que le pays grandit, l'établissement des chemins de fer doit coûter de moins en moins cher. La construction du Grand-Tronc-Pacifique ne pouvait pas coûter aussi cher que celle du Pacifique-Canadien, et la construction du Nord-Canadien ne pouvait pas coûter aussi cher que celle du Grand-Tronc-Pacifique.

La compagnie du Pacifique-Canadien a frayé la voie; elle a dû transporter les vivres et tous les approvisionnements dans des régions inhabitées, de sorte que les frais de premier établissement doivent avoir été beaucoup plus élevés. Plus tard, lors de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie a tiré parti du chemin de fer existant, et le coût de la construction a dû être beaucoup moindre que celui de la construction du Pacifique-Canadien. Lors de l'établissement d'un troisième transcontinental par la compagnie du Nord-Canadien, celle-ci a pu se servir des deux chemins de fer qui existaient déjà pour transprter ses approvisionnements. Si ce n'est que la main-d'œuvre coûte peut-être plus cher que lors de la construction du Pacifique-Canadien, bien qu'elle ne coûte probablement pas beaucoup plus que lors de l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique, les circonstances favorisent le Nord-Canadien.

Le Canada s'est lancé dans la construction des voies ferrées avec une ardeur dont aucun pays n'offre d'exemple. Le voisinage des Etats-Unis nous y a contraints; nous ne pouvions pas attendre que l'entreprise individuelle procurât au pays les communications par chemins de fer dont il avait besoin, et nous l'avons aidée en puisant dans le trésor. Mais à la longue et le pays se développant, la construction des voies ferrées exigera de moins en moins de concours de la part de l'Etat.

La seule raison invoquée par mon honorable ami pour justifier le projet, c'est son désir d'accorder à ce chemin de fer autant d'aide qu'un autre en a reçu. Cela ne justifie aucunement ce projet. Il faut d'abord se demander si l'entreprise mérite d'être aidée; puis, si la compagnie est en état de l'exécuter.

Non seulement l'honorable ministre aurait bien fait, mais je prétends qu'il eût été de son devoir de nous communiquer d'abord un état de la situation financière de la compagnie, afin que nous puissions juger si sa demande était justifiable. En 1884, pendant la construction du Pacifique-Canadien, la compagnie a frappé à la porte du Parlement pour lui demander de l'aide, et elle en a reçu. Mais elle a motivé sa demande en disant qu'elle ne pouvait pas poursuivre son entreprise et que celle-ci s'écroulerait faute de secours. Si la compagnie du Nord-Canadien avait invoqué une raison semblable et nous avait démontré qu'elle n'est pas en mesure de mener son entreprise à bonne fin, je comprendrais la demande qu'elle nous adresse. Mais nous devons marcher à tâtons, et la seule raison qu'on nous donne est une raison que je ne peux pas admettre et que, je le crois, le Parlement n'admettra pas.

S'il faut aider à ce chemin de fer, comment lui aiderons-nous? Nous avons déjà généreusement subventionné cette compagnie pour sa voie d'Ottawa à la frontière de la Colombie-Anglaise, en garantissant ses obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille. Quant à la section qui se trouve en Colombie-Anglaise, depuis le défilé de la Tête-Jaune jusqu'à l'océan Pacifique, nous avons accordé l'an dernier une subvention en argent de $12,000 par mille, et de plus, la compagnie reçoit une subvention de la Colombie-Anglaise. On voit donc que la compagnie a déjà été libéralement subventionnée.

En somme, voici le seul point à examiner: si la compagnie a besoin d'aide, qu'elle sera la nature de cette aide? Je crois que le temps d'aider à une entreprise semblable au moyen d'une subvention en argent est passé. Nous ne l'avons pas fait dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique et il n'y a pas de raison de le faire dans le cas de ce chemin de fer. Si la compagnie doit recevoir de l'aide, elle devra en recevoir sous la forme d'un prêt, et non sous la forme d'une subvention en argent.

En relisant les annales de la législation relative aux chemins de fer du Canada, nous devons conclure que le Gouvernement de l'époque aurait fait preuve de plus de prévoyance et aurait mieux servi l'intérêt public en aidant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en 1881, au moyen d'un prêt plutôt qu'au moyen de l'énorme subvention en argent qu'elle a reçue.

A vrai dire, si le Pacifique-Canadien a à se plaindre de quelque chose, c'est d'une surabondance de richesses. Nous avons subventionné avec prodigalité la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Ce n'est pas un reproche que je fais; à cette époque, le Pacifique-Canadien n'aurait peut-être pas été construit, et c'est mon avis, sans les avantages excessifs que

nous avons conférés à la compagnie. Connaissant aujourd'hui le résultat des opérations du Pacifique-Canadien, nous constatons qu'il eût beaucoup mieux valu dans l'intérêt public faire ce que les Etats-Unis ont fait dans le cas de l'Union-Pacific, à savoir, aider cette entreprise en engageant le crédit de l'Etat plutôt qu'en lui accordant une subvention en argent. De nos jours, la richesse du Pacifique-Canadien est, je ne dirai pas un danger, mais un obstacle au remaniement des tarifs-marchandises des voies ferrées d'autres compagnies. On est toujours sage après coup; je ne récrimine pas; mais si, en 1881, nous avions prêté $150,000,000 au Pacifique-Canadien pour l'exécution de son entreprise, toute cette somme nous aurait été remise pour le plus grand bien de la compagnie et de la population canadienne. Nous ne l'avons pas fait; mais nous pouvons aujourd'hui profiter des fautes du passé. Tandis qu'il accorde cette subvention en argent au Nord-Canadien, je demande à mon honorable ami pourquoi le projet de résolution qui suit sur le Feuilleton propose de venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique au moyen d'un prêt? Pourquoi accorder une subvention en argent à un chemin de fer et faire un prêt à un autre? Ne vaudrait-il pas mieux dans l'intérêt public faire la même chose dans les deux cas? N'aiderions-nous pas à la compagnie du Nord-Canadien en lui prêtant $15,000,000 dont elle a besoin comme nous prêtons à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique la somme qu'il lui faut? Qu'on me permette d'appeler l'attention de la Chambre sur le projet de résolution relatif au Grand-Tronc-Pacifique:

La Chambre décide qu'il il y a lieu d'accorder et d'autoriser, à même les fonds du revenu consolidé, une avance d'une somme de pas plus de quinze millions de dollars aux fins d'aider la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à compléter la division Ouest de son chemin de fer, cette avance devant être remboursable avec intérêt semi-annuel au taux de quatre pour cent par année, pas plus tard que le premier juillet 1923; l'avance devant être garantie par des obligations imputables sur la division Ouest de la voie ferrée de la compagnie et sur l'entreprise, l'équipement et les biens, droits et franchises de la compagnie, et prendra rang immédiatement après les débentures-actions émises ou à émettre sous le régime du chapitre 100 des lois de 1906, et de la loi concernant la compagnie sanctionnée le septième jour de mars 1913, ces obligations devant être garanties tant pour le capital que pour l'intérêt par la compagnie Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Je demanderai maintenant pourquoi le Gouvernement, lorsqu'il décide d'aider à deux transcontinentaux, tous deux en voie de construction, donne cette aide sous une forme à l'un, dans une autre forme à l'autre. Quelle raison a porté le Gouverne-

ment à prêter $15,000,000 à l'un et à accorder une subvention en argent à l'autre?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): La question de mon très honorable ami est très juste, et je suis certain que le Gouvernement peut y donner une réponse qui satisfera la Chambre et le pays.

La pratique d'accorder des subventions à des compagnies de chemins de fer, et spécialement à des compagnies qui construisent des transcontinentaux, n'est pas nouvelle. Elle est aussi ancienne que la Confédération, et les gouvernements ont été forcés par les circonstances de l'adopter, principalement à cause de notre situation géographique, l'étendue et la nature du pays à traverser entre l'Atlantique et le Pacifique.

Le Canada est divisé en quatre parties, La confédération n'aurait pas été possible si l'on n'en avait pas relié ensemble les parties isolées. Cela a été reconnu à l'époque de la confédération, et on a construit l'Intercolonial pour relier les Provinces maritimes aux provinces de Québec et d'Ontario. Il y a entre la province d'Ontario et les provinces des prairies une étendue de 1,000 milles environ de désert que les chemins de fer doivent traverser pour relier l'Ontario et les provinces de l'Est avec celles de l'Ouest. Ensuite, après les provinces des prairies on rencontre la grande barrière des montagnes Rocheuses qui sépare les prairies de la Colombie-Anglaise. Là tous les gouvernements canadiens ont dû s'imposer la tâche d'offrir au peuple des facilités de transport dans un pays deux fois la grandeur de l'Europe, et presque 4,000 milles à traverser pour aller d'un océan à l'autre.

Nous avons au sud de notre pays une république qui nous ferme ses marchés au moyen d'un tarif hostile, et il s'ensuit que le problème des transports s'est imposé et s'impose aujourd'hui plus que jamais. Ces conditions existaient à l'époque dont nous a parlé mon très honorable ami, lorsque le chemin de fer Pacifique-Canadien a été construit, et qu'on a dû le subventionner largement.

Cet état de choses existait aussi en 1903 et plus tard, lorsque mon très honorable ami a commencé la grande entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, et il existe encore aujourd'hui à l'égard de ces chemins de fer et des nouveaux qu'il pourra devenir nécessaire de construire afin de subvenir aux besoins du pays.

Mon très honorable ami a parlé comme si les subventions aux chemins de fer étaient une idée entièrement nouvelle. Sans doute que la plupart d'entre nous préféreraient, si nous pouvions nous en dispenser, ne pas donner d'argent aux compagnies de chemins de fer, à quelque condition que ce soit, pour leur aider à construire leurs lignes. Mais la pratique de donner ces subventions est aussi ancienne que le Canada et est dans nos mœurs. Mon très honorable ami a été obligé de s'y soumettre à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique et de plusieurs autres chemins de fer, et je suis surpris de l'entendre parler comme il a parlé aujourd'hui, spécialement lorsqu'il s'agit des transcontinentaux.

Ce ne sont pas des chemins de fer ordinaires, ainsi que je l'ai dit, ces lignes ont à traverser le pays désert au nord du lac Supérieur et les montagnes Rocheuses, où la construction coûte très cher, et on ne peut s'attendre qu'une compagnie puisse construire son chemin sans aide du Gouvernement du Canada.

Je veux faire une revue des lignes transcontinentales auxquelles on a accordé des subventions et de l'aide. Nous avons d'abord le Pacifique-Canadien, et j'admets avec mon honorable ami que les conditions sont changées aujourd'hui. Il était difficile alors de se procurer les provisions pour nourrir les ouvriers.

S'il en était ainsi, alors, dans l'Ouest, dans l'Est le coût de construction a considérablement augmenté depuis. Les deux se balancent assez bien. Les difficultés qu'offrent les montagnes Rocheuses sont les mêmes aujourd'hui qu'elles étaient alors, et dans l'est d'Ontario et Québec le prix de la construction a augmenté énormement, tout le monde le sait. Mais voyons combien le chemin de fer canadien du Pacifique a reçu. On lui a donné $25,000,000 en argent, et 25,000,000 d'acres de terre qui valent aujourd'hui plus que toutes les actions de la compagnie.

Je ne veux pas les calculer à leur valeur actuelle, mais à la valeur à laquelle on les estimait quand on les a données à la compagnie, qui était de $1 à $1.50 l'acre.

La hausse des terrains produite non seulement par la construction du chemin de fer du Pacifique, mais aussi par les autres chemins qui les sillonnent, leur a donné une valeur de plus de $250,000,000. Mais on a donné en outre à la compagnie 700 milles de chemins de fer complétés depuis le débarcadère de Port-Arthur jusqu'à un point à 500 milles à l'ouest de Winnipeg; et 200 milles à partir de Port-Moody en allant vers l'est par le canyon de la rivière Fraser. Combien valaient tous ces octrois qu'on a donnés à la compagnie pour qu'elle construise le chemin? Ce n'est pas exagérer que de dire que la subvention en argent représentait $25,000 à $30,000 par mille de la ligne qu'elle a construite.

Arrivons maintenant à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai été surpris d'entendre mon très honorable ami qualifier d'extravagante l'aide accordée par le Gouvernement à la compagnie du Pacifique. Mon très honorable ami a l'habitude très commode d'oublier ce qu'il a fait pendant qu'il était au pouvoir. C'est la seule fai-

blesse que je lui trouve. Il semble avoir complètement oublié ce qu'il a fait pour la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et je dis sans crainte d'être contredit, que jamais compagnie n'a été plus grassement subventionnée que cette dernière.

Le Nord-Canadien n'a pas été traité aussi largement par l'ancien Gouvernement et par celui-ci. Le gouvernement fédéral a construit lui-même la division de l'est du Transcontinental national depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) nous a dit que ce réseau une fois terminé allait coûter $230,000,000, mais pour que l'on ne puisse pas dire que notre estimation est exagérée, mettons $175,000,000. Je ne crois pas que mes honorables amis de l'opposition contredisent cela. L'honorable député de Renfrew-sud ne contestera certainement pas ce chiffre, mais s'il voulait le contester, je suis prêt à le diminuer encore, parce que j'ai une marge suffisante pour être généreux.

L'ancien Gouvernement a donc entrepris de construire lui-même la ligne, pour la compagnie du Grand-Tranc-Pacifique et de la lui céder, sans exiger d'intérêt sur le coût pendant sept ans. Le Gouvernement se trouve à perdre 3 p. 100 sur $175,000,000, et l'argent vaut aujourd'hui plus que 3 p. 100. Mais à ce chiffre, cela fait une subvention directe à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de $5,000,000 par année, et $35,000,000 pour sept ans.

Voyons maintenant la division de l'Ouest. Cette division se compose de deux sections, celle des prairies et celle des montagnes. Or, voyons ce qu'a fait mon très honorable ami avec l'approbation du pays, car le pays l'a approuvé aux élections suivantes. Il a garanti $13,000 par mille sur la section des prairies entre Winnipeg et Edmonton, une distance de 916 milles. Cela faisait plus de $10,000,000 de garantie. Le Gouvernement a garanti ensuite pour la section des montagnes les obligations du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de 75 p. 100 du prix que la construction coûterait, quel qu'il soit. Or, quel en est le coût connu jusqu'à présent. Les chiffres que j'ai sont ceux sur lesquels est basé le projet de prêt à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

D'après l'ingénieur en chef du Gouvernement, cette section coûtera au moins $61,000,000, et si on ajoute la gare terminus à Prince-Rupert, le chiffre s'élèvera à près de $70,000,000. Mais divisons par moitié et mettons $64,000,000, mais dans un cas ou dans l'autre ma cause est forte. Nous donnons donc pour le moins $50,000,000 de garanties pour la section des montagnes.

Mon très honorable ami dit que les subventions accordées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique étaient extravagantes; mais que dire de celles accordées au Grand-Tronc-Pacifique. Je ne critique pas; c'est mon honorable ami qui critique et je ne fais que lui répondre. Comment peut-il défendre le paiement de l'intérêt sur les obligations contractées par le Grand-Tronc-Pacifique et pour la section des montagnes; car la Chambre sait que son Gouvernement a garanti les trois quarts du coût, soit environ $50,000,000. Outre cela, le Gouvernement aura à payer l'intérêt pendant sept ans, jusqu'à ce que la ligne soit terminée " sans recours "—ces mots sont dans la loi—ce qui fait $1,500,000 par année, soit plus de $10,000,000 pour les sept ans. On arrive donc, en ajoutant ces $10,000,000 aux $35,000,000 d'intérêt pour la division de l'Est, à un total de $45,000,000 en argent pour aider à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Mais le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas construit la ligne entre Moncton et Winnipeg. Il n'a construit que la ligne entre Winnipeg et Prince-Rupert. La longueur de la section des prairies est de 916 milles et celle de la section des montagnes de 830 milles, ce qui fait un total de 1,750 milles.

Comme je l'ai fait voir, la subvention en argent sur cette ligne s'élève à non moins de 45 millions. C'est là une estimation qui n'a rien d'exagéré. Il ne faut pas perdre de vue que l'hypothèque qui garantit l'émission des titres sur la section des montagnes est une hypothèque exécutoire sur 14 millions de livres ou 70 millions de dollars d'obligations. Il ne me paraît donc pas douteux que la subvention en argent sur la ligne de Winnipeg à Prince-Rupert ne s'élève effectivement à la somme de 50 millions de dollars.

Mais je n'en ai pas fini sur ce sujet des subventions en argent du Grand-Tronc-Pacifique. Que dire de l'appoint payable aux termes de la décision du comité judiciaire du conseil privé? En vertu de cette décision, jusqu'à 10 millions doivent être ajoutés à la somme que j'ai mentionnée. Car le Dominion est tenu de payer ce montant. Nous avons déposé une mesure en vue de nous épargner une dépense de 2 millions sur un total de 12 millions, ce qui laisse un résidu de 10 millions de plus à payer en conséquence du jugement du conseil privé. Aussi bien, si nous prenons la somme totale des avances en argent et si nous les répartissons également sur les 1,750 milles de chemin, nous constatons qu'une subvention en argent d'au moins $30,000 ou $35,000 par mille a été accordée au Grand-Tronc-Pacifique.

Bien plus, en 1909, le gouvernement du très honorable membre, consentit au Grand-Tronc-Pacifique un prêt de 10 millions de dollars garanti par une hypothèque en fidéicommis sur son entreprise garantie par le Grand-Tronc. A mon avis, le très honorable membre n'a fait là que son devoir. Il avait inauguré une grande

entreprise, mis en mouvement certaines forces pendant qu'il était premier ministre. Quant à moi, je n'y trouve pas à redire. Il a constaté comme nous qu'on ne saurait enrayer les entreprises, une fois lancées, elles doivent se poursuivre, et une aide raisonnable de la part du Gouvernement, si elle peut être appuyée de bonnes raisons, aura l'approbation de la Chambre et du pays.

Nous en venons maintenant aux garanties du Dominion. Elles s'élèvent à $40,000 par mille de Winnipeg à Prince-Rupert. Comment est-ce que j'obtiens ces chiffres? L'hypothèque garantissant les obligations ou titres du Grand-Tronc-Pacifique est une hypothèque exécutoire pour 14 millions de livres ou 70 millions de dollars. La distance de Winnipeg à Prince-Rupert est de 1,750 milles. C'est-à-dire que le Grand-Tronc-Pacifique a reçu du Dominion des garanties de $40,000 par mille. Et nous faisons maintenant un prêt de 15 millions de dollars. Le très honorable membre a effectué un prêt de 10 millions; cela fait un total de 25 millions. Cela signifie que le Grand-Tronc-Pacifique a reçu sous forme de prêt $15,000 par mille de Winnipeg à Prince-Rupert. Ces chiffres sont renversants; mais ils le sont simplement parce qu'on ne se rend pas compte des énormes frais imposés par la mise à exécution de ces gigantesques entreprises de chemin de fer au Canada.

Considérant la gravité du problème que j'ai signalé, le Gouvernement canadien doit aider à résoudre les difficultés qui s'y rattachent, car, je le répète, la question la plus importante que nous ayons à solutionner aujourd'hui au Canada, c'est celle des transports. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a reçu du Gouvernement fédéral des subventions de $30,000 à $31,000 par mille, en outre de garanties au montant de $40,000 par mille, et de prêts au montant de $15,000 par mille, soit un total de $85,000 par mille. Mon très honorable ami a conclu un arrangement aux termes duquel le Grand-Tronc-Pacifique était tenu de garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique et de fournir les fonds nécessaires pour le parachèvement de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. Quelle somme le Grand-Tronc-Pacifique a-t-il prélevée sur la garantie et le crédit de la compagnie du Grand-Tronc? Pas moins de $50 millions. Au surplus, toute l'aide accordée par le Gouvernement a été requise pour assurer le parachèvement du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Prince-Rupert. Nous faisons maintenant un prêt dont, j'en suis sûr, mon très honorable ami reconnaîtra la parfaite légitimité dans les circonstances que je relaterai lorsque nous délibérerons le projet de résolution et le projet de loi s'y rattachant.

Mon très honorable ami pose la question: Pourquoi aider le Nord-Canadien sous forme de subvention et le Grand-Tronc-du-Pacifique sous forme de prêt? C'est là une question à laquelle il me paraît assez facile de répondre, après ce que j'ai dit précédemment. La compagnie du Nord-Canadien ne demande pas au Gouvernement de lui faire un prêt. La règle suivie par tous les gouvernements au Canada a été de venir en aide à l'établissement de lignes transcontinentales sous forme de subventions, car elles ne sauraient être établies sans cette aide. Des compagnies particulières au Canada ne sauraient surmonter ces grandes difficultés dont j'ai parlé sans obtenir l'aide de gouvernements. C'est la seule raison d'être de ces subventions. Je ne voudrais pas me charger de plaider en faveur de l'octroi d'une subvention à une seule compagnie de chemin de fer, si je ne jugeais la mesure d'absolue nécessité. Je prends à témoin ces honorables collègues de la gauche qui ont fait partie de ministères, et qui sont renseignés quant à ligne de conduite suivie par tous les gouvernements depuis l'époque de la confédération; il est d'absolue nécessité, si nous voulons que l'établissement de nos lignes transcontinentales soit mené à bonne fin, d'y coopérer par une mesure ministérielle. Ce prêt n'est pas consenti dans le but d'assurer au Nord-Canadien une somme égale à celle accordée au Grand-Tronc-Pacifique. Si l'on tient compte des chiffres soumis par le ministre des Chemins de fer quant au prix de revient d'une ligne transcontinentale, on reconnaîtra que l'initiative privée ne saurait se charger de l'établissement de ces lignes, qui sont d'un si grand avantage pour le Canada au point de vue des transports et communications, à moins d'être aidée, comme les lignes transcontinentales l'ont toujours été, par l'octroi de subventions du Gouvernement fédéral.

Du temps où mon très honorable ami était premier ministre, il ne se passait guère deux ou trois sessions sans qu'une mesure pour le subventionnement de ces lignes fût déposée. Il accorda des subventions au Nord-Canadien pour la construction de sa ligne d'Ottawa à Montréal; il accorda une garantie de $35,000 sur cette ligne, après avoir précédemment accordé une subvention de $6,400 par mille. Le principe n'a pas cessé d'être reconnu. Une subvention de $6,400 par mille a été accordée à cette compagnie relativement à sa ligne de Toronto à Sudbury, se reliant à la ligne principale. La compagnie du Nord-Canadien a demandé une subvention, et non un prêt, pour les raisons que j'ai dites. Abstraction faite des énormes sommes fournies par l'initiative privée, la mesure prise par le Gouvernement n'est pas une innovation, mais simplement quelque chose que le Gouvernement a toujours été obligé de faire savoir: contribuer à l'établissement de ces lignes au moyen de fonds

prélevés sur le trésor fédéral, en considération des avantages que le peuple canadien va retirer de la construction d'une ligne transcontinentale. Mon très honorable ami a dû se méprendre sur la portée de cette mesure, ou plutôt il n'y a pas prêté attention. Je dois reconnaître qu'il lui arrive rarement de se méprendre; il est particulièrement bien renseigné sur toute question d'intérêt public au Canada; mais je suis d'avis qu'il ne s'est pas bien rendu compte de toute l'importance de l'entreprise du Nord-Canadien et de ce qu'elle comporte pour le peuple canadien.

Le réseau du Nord-Canadien est divisé en deux tronçons. Le tronçon de l'Ouest relie Port-Arthur à Edmonton et comprend le réseau des lignes du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan. Cette compagnie a une ligne reliant Winnipeg à Duluth, où elle délivre les grains de l'Ouest. Le Nord-Canadien transporte entre 30 et 40 p. 100 des céréales de l'Ouest. Grâce à l'initiative de son président et de son vice-président, elle a construit et acquis plus d'un mille de chemin de fer par jour depuis 1898. Quinze mille hommes sont occupés à la construction du chemin de fer du Nord-Canadien, et 25,000 à l'exploitation de la ligne. Elle a 4,500 milles de voie ferrée dans l'Ouest et 1,800 milles dans l'Est. Le tronçon dans l'est comprend le Nord-Canadien de l'Ontario et le Nord-Canadien de Québec, le Nord-Canadien d'Ontario comprenant la ligne qui relie Toronto à Sudbury, la ligne projetée de Toronto à Ottawa, la ligne d'Ottawa à Montréal et la ligne projetée de Toronto à la frontière de Niagara. Dans Québec, le Nord-Canadien a acquis les chemins de fer du Grand-Nord et de Québec au lac Saint-Jean, et les a reliés aux villes de Québec et de Montréal.

M. LEMIEUX: Se propose-t-on de les relier au chemin de fer de Québec au Saguenay?

M. WHITE: Je suis absolument hors d'état de renseigner l'honorable député; je ne connais rien de la question. Nous parlons maintenant du projet de relier la ville de Québec à Vancouver, car tel est le dessein de la compagnie du Nord-Canadien. Je le répète, la compagnie du Nord-Canadien joue un rôle important dans l'organisation des transports au Canada. N'oublions pas que nous nous occupons en ce moment des subventions relatives à la ligne principale reliant Ottawa à Port-Arthur, Edmonton à Summit et Toronto à Ottawa. Seule la ligne principale nous occupe. Dès le début, il y a lieu de bien se rendre compte que nous sommes appelés en ce moment à accorder une subvention à une ligne transcontinentale principale, suivant la pratique qui a été constamment suivie.

Comme je l'ai dit, le Nord-Canadien a fait énormément pour l'établissement du Nord-Ouest canadien. Mon honorable ami sait aussi bien qu'aucun de nous ce que cette compagnie a fait pour la colonisation de la vallée de la Saskatchewan au moyen d'immigrants des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Outre le Nord-Canadien proprement dit, il est diverses autres lignes, par exemple, la ligne des paquebots "Royal", qui relève d'une compagnie subsidiaire dont les obligations et les actions appartiennent à la compagnie du Nord-Canadien. De même il existe des élévateurs de tête de ligne à Port-Arthur et nombre d'autres entreprises secondaires, compagnies de télégraphe et de messagerie qui se rattachent toutes au Nord-Canadien relativement à son exploitation dans l'Est ou dans l'Ouest. La fait a été souvent mentionné en public, et si j'y fais allusion, c'est simplement pour dissiper tout malentendu: le Nord-Canadien a été réellement construit au moyen de garanties du gouvernement fédéral ou de gouvernements des provinces.

En passant, qu'on me permette de le dire, et sur l'autorité de déclarations faites à mainte reprise par l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), nous ne sommes responsables qu'éventuellement; le Dominion ne fournit à la compagnie du chemin de fer que l'appoint de son crédit. Nos adversaires ont déclaré à mainte reprise que le Gouvernement ne serait probablement pas appelé à payer ces sommes; une garantie est une dette éventuelle; la compagnie demande au Dominion de la soutenir de son crédit, et cela par rapport à une ligne transcontinentale qui relève de l'autorité fédérale et est destinée à rendre des services au Dominion tout entier.

Pour moi, j'admets en principe que le Gouvernement fédéral vienne en aide aux compagnies, par voie de garantie, pour que cela se fasse légalement et qu'il soit démontré que c'est dans l'intérêt général du pays, qu'une puissante compagnie ou un goupe de compagnies soient prêtes à construire et à exploiter une voie ferrée à l'avantage du peuple canadien.

Un mot du coût du réseau du Nord-Canadien. Il n'y a pas longtemps que j'ai dû m'en occuper; en qualité de ministre des Finances, j'y suis intéressé dès qu'il s'agit d'accorder des subventions à cette ligne comme je le suis dans le prêt consenti au Grand-Tronc-Pacifique. Je vois que le coût total du réseau du Nord-Canadien y compris la compagnie mère et la division de l'est, comprenant les chemins de fer dont j'ai parlé, se monte aujourd'hui au moins à $265,000,000. Voilà ce que coûte le réseau du Nord-Canadien. Les valeurs garanties par le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, et dont je puis fournir le détail, ont été émises au mon-

tant de $120,000,000, c'est-à-dire que ces valeurs fournissent $120,000,000; et la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, par l'émission de ses propres valeurs, ses débentures-actions permanentes, ses concessions de terres et ses autres actions s'est procuré $145,000,000, principalement en capitaux anglais.

La garantie des valeurs par le Gouvernement fédéral et par les provinces a été une aide très efficace, mais, comme je l'ai fait remarquer, cette responsabilité du Gouvernement fédéral et des provinces est éventuelle et non directe, de sorte que, aussi longtemps que le Nord-Canadien, en qualité de partie concernée, pourra payer les intérêts, on ne saurait demander au Gouvernement fédéral d'en payer la moindre partie.

M. MACDONALD: Cela se comprend par les subventions?

M. WHITE: Non, il n'y a point de subvention pour la ligne principale.

M. MACDONALD: Il serait à propos d'élever le montant de celles que l'on accorde au chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario au chemin de fer Nord-Canadien de Québec et aux autres lignes provinciales. Pour pouvoir comprendre clairement les chiffres que nous cite le ministre, il serait bon que nous eussions le nombre de milles que possède chaque compagnie en question.

M. WHITE: Voici les chiffres:

Réseau du chemin de fer canadien du Nord —Valeurs—Garanties par le Gouvernement fédéral.

Valeurs.	Milles.	Émission.	Montant net perçu.	Perte.
		$	$	$
Nord-Canadien, débentures-actions, 3 p. 100	720	9,360,000	8,385,683	974,317
Nord-Canadien d'Alberta, actions, 3½ pour 100	150	3,145,683	2,890,179	255,504
" " " "	102	3,570,000	3,034,500	535,500
Nord-Canadien, débentures-actions, 3½ pour 100	607	7,896,585	7,599,098	297,487
Nord-Canadien d'Ontario, débentures-actions, 3½ pour 100	973	34,020,000	30,913,968	3,106,032
	2,552	57,992,268	52,823,428	5,168,840

Voici le tableau synoptique concernant les compagnies affiliées:

Compagnies affiliées au Nord-Canadien —Mémorandum des valeurs émises.

—	Garantie de l'Ontario.	Garantie du Gouv. fédéral.	Garantie de la Col.-Anglaise.	Garantie du Manitoba.	Valeurs non garanties.
	$	$	$	$	$
Nord-Canadien d'Ontario	7,860,000	34,066,666			11,473,641
Nord-Canadien de Québec					
Débentures					3,505,750
Capital-actions					5,814,560
Nord-Canadien du Pacifique			16,000,000		
Nord-Ouest Canadien Pac. (garantie du Nord-Can.)					2,800,000
Dul., Wpg et Pac (garantie du Nord-Canadien.)					6,537,666
Minnesota et Manitoba				349,000	
Nord-Canadien d'Alberta		3,149,998			
		3,570,000			
Cie du Nord-Canadien, tunnel de Montréal et Terminus					2,676,666
					32,808,283

Tableau synoptique.

Valeurs garanties par:	
Dominion du Canada..	$37,216,664 66
Ontario..	7,860,000 00
Colombie-Anglaise..	16,490,000 00
Manitoba..	349,000 00
Total des valeurs garanties..	$61,915,664 66
Non garanties..	32,808,285 00
	$94,723,947 06

Mon honorable ami aimerait à avoir l'état d'ensemble. Le voici:

Chemin de fer canadien du Nord et lignes affiliées—Etat d'ensemble.

Garantie par:		
Dominion du Canada.	$58,043,250	
Province de Manitoba.	24,110,546	
Province de Saskatchewan..	8,030,000	
Province d'Alberta ..	5,586,665	
Province de Colombie-Anglaise	16,490,000	
Province d'Ontario ..	7,860,000	
Grand total des valeurs garanties..	$120,120,461	
		$120,120,461
Valeurs non garanties.		
Nord-Canadien:		
4 p. c. débentures-actions..	$48,484,380	
Obligations de revenu.	25,000,000	
Obligations émises pour le matériel..	32,086,488	
Obligations en concessions de terres	7,000,000	
4 p. c. débentures-actions d'Ontario	11,473,641	
Débentures-actions de Québec..	5,814,560	
Obligations de Québec.	3,505,750	
Obligations, 4 p. c. du chemin de fer de l'Ouest..	2,800,000	
Obligations du ch. de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique..	6,537,666	
Nord-Canadien et tunnel de Montréal..	2,676,000	
Total des valeurs non garanties..	$145,379,141	
Grand total des valeurs courantes.	$265,499,612	

M. MACDONALD: Le ministre pourrait-il nous dire le montant des subventions qui ont été payées?

M. WHITE: J'y arrive justement; je vais en donner l'état complet.

Comme je l'ai fait remarquer, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a reçu des subventions en espèces—je ne veux point comparer ce temps-là au temps actuel, mais je désire simplement attirer l'attention de qui de droit sur le système qui prévalait alors et qui a prévalu depuis—la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique a reçu en subventions, en évaluant la terre à $1.00 et à $1.50 l'acre, ce qui est une valeur très basse, de $25,000 à $30,000 par mille. La subvention accordée au Grand-Tronc-Pacifique, comme je l'ai déjà dit, a été les intérêts pour sept ans sur la construction de la partie est du chemin de fer transcontinental du nord, et les intérêts pour sept ans sur la section des montagnes. Or, d'après ce que j'ai établi, qu'a reçu, en subventions, le Nord-Canadien? Ce chemin de fer constitue un quart de la totalité des lignes ferrées exploitées au Canada; transporte plus de 30 p. 100 de la récolte au littoral de l'Atlantique, étend sa ligne principale depuis Québec, à travers les provinces de Québec et d'Ontario, le long du littoral nord des lacs, à travers le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, par-dessus les montagnes jusqu'à Vancouver sur la côte du Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER: Les subventions de Québec en gagnant l'ouest?

M. WHITE: Il ne s'agit que des subventions au réseau principal, car je n'ai pas les chiffres relatifs à la partie du réseau qui traverse Québec.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre a mentionné Québec.

M. WHITE: Je tâcherai d'obtenir ces chiffres plus tard, mais en attendant il s'agit du réseau principal entre Montréal et Port-Arthur.

Sir WILFRID LAURIER: C'est parfait.

M. WHITE: Avant d'aborder la question des subventions reçues par la compagnie du Nord-Canadien, je donnerai l'étendue en milles, ce qui permettra à cette Chambre de mieux comprendre ce que je dirai plus tard, ainsi que l'état actuel de la construction du réseau transcontinental, qu'il s'agit de subventionner. De Québec à Montréal, il y a 170 milles; de Hawkesbury à Ottawa, 57 milles; de Port-Arthur à Edmonton, 1,265 milles, soit un total de 3,978 milles de chemin de fer complétés et en exploitation. C'est-à-dire, que 3,978 milles du réseau transcontinental du Nord-Canadien de Québec au littoral du Pacifique, soit presque 4,000 milles, sont actuellement terminés et en service. En outre, je désire que cette Chambre soit parfaitement éclairée au sujet du nombre de milles en construction et sur la date à laquelle on pense que le réseau tout entier sera en service.

M. GRAHAM: Jusqu'à Prince-Rupert il n'y a que 3,500 milles.

M. WHITE: L'honorable député a parfaitement raison. Il est question des lignes du réseau dans l'Ouest, les lignes en exploitation dans les provinces des prairies. Le total est donc de 1,600 milles terminés et en exploitation, et il s'agit ici du réseau transcontinental qui est en ce moment l'objet des subventions accordées par l'Etat. En construction il y a actuellement la ligne

d'Ottawa à Port-Arthur, 900 milles; celle d'Edmonton au passage de Yellow-Head, 260 milles; et celle du passage de Yellow-Head à Vancouver, 525 milles; soit un total de 1,695 milles. Les contrats stipulent le parachèvement du réseau pour la fin de la présente année, 1913, et on estime l'été prochain, si la situation actuelle continue à régner, surtout pour la main-d'œuvre, les trains de la compagnie du Nord-Canadien circuleront à travers le continent, de Québec au littoral du Pacifique. Du moins c'est ce que la compagnie espère; c'est l'objectif qu'elle vise et cherche à réaliser. J'en viens au concours financier de l'Etat pour le réseau principal, car c'est surtout sur le tronc principal que doit se concentrer mon attention. Je crois avoir réussi à convaincre cette Chambre que par le passé, plus ou moins éloigné, il a été impossible de construire un réseau transcontinental quelconque sans que l'Etat ne lui accordât son concours financier. Le très honorable député n'a pu réussir à projeter la construction d'un réseau à travers le continent sans lui accorder d'énormes subventions, d'immenses garanties et sans lui consentir d'importants prêts; or, s'il a fallu agir ainsi en 1903 et en 1909, la situation ne s'est pas sensiblement modifiée depuis.

Quelle aide la compagnie du Nord-Canadien a-t-elle reçue relativement à son réseau transcontinental? Je ne veux m'occuper pour l'instant que du réseau transcontinental. De Montréal à Port-Arthur il y a 1,025 milles, et le Gouvernement auquel présidait le très honorable député a accordé la garantie de l'Etat aux obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille. Le député de Renfrew-sud, alors ministre des Chemins de fer, avait porté le coût estimatif de cette section à une somme oscillant entre $50,000 et $55,000 par mille, le tout parachevé et outillé. Le compte rendu des débats en fait foi; si je fais erreur, qu'on me rectifie.

M. GRAHAM: C'est à peu près cela.

M. WHITE: Sur la proposition du député de Renfrew-sud (M. Graham), le gouvernement présidé par le très honorable député saisit cette Chambre d'une loi portant garantie de l'Etat pour les obligations de la compagnie du Nord-Canadien d'Ontario—car c'est la seule compagnie qui possède le réseau—jusqu'à concurrence de $35,000 par mille, le réseau, je le répète, d'après l'estimation du ministre des Chemins de fer du jour, devant coûter de 50,000 à 55,000 dollars par mille. Le produit de cette garantie—car les actions de 3½ p. 100 ne se vendirent pas au pair—fût de $31,762 par mille, de sorte que, pour parfaitement élucider ma pensée, le réseau qui, d'après l'estimation de l'honorable député devait coûter de $50,000 à $55,000 par mille, reçut une garantie de l'Etat qui produisit $31,000 par mille, ce qui laissait $24,000 par mille que les promoteurs du réseau durent se procurer, or, $24,000 par mille pour 1,000 milles de chemin de fer est un joli chiffre. Je tiens à faire un exposé de faits frappé au coin de la franchise et de la sincérité. La compagnie reçut du gouvernement de l'Ontario une subvention en terres de 4,000 acres par mille, soit deux millions d'acres pour la ligne de Selwood à Port-Arthur. Ces terres peuvent acquérir de la valeur et il en sera sans doute ainsi; seulement, cette subvention en terres n'a guère été utile à la compagnie pour la construction de son réseau, et c'était fatal, puisque ces terres ne sont pas encore ouvertes à la colonisation.

J'ai un détail à ajouter, car il y a analogie avec ce que nous faisons aujourd'hui. Le gouvernement présidé par le très honorable député—je désire qu'on me rectifie, si je fais erreur—donna à la compagnie du Nord-Canadien pour la ligne entre Ottawa et Montréal $6,400 par mille, sous forme de subvention.

M. GRAHAM: Pour plus d'exactitude, on laissa tomber en annulation la subvention pour la ligne de Hawkesbury-Montréal et cela à la suite d'une entente commune. On paya la subvention pour la ligne d'Ottawa à Hawkesbury.

M. WHITE: Je tiens à examiner ce qu'a fait le gouvernement de l'honorable député. On subventionna la ligne d'Ottawa à Hawkesbury et aussi celle de Hawkesbury à Montréal; mais abstraction faite de la question de savoir si cette subvention tomba ou non en annulation, il est acquis qu'elle fût accordée. Le Gouvernement que dirigeait alors le très honorable chef de l'opposition donna une garantie de $35,000 par mille sur 1,025 milles, de Montréal à Port-Arthur. Sur la ligne entre Port-Arthur et Winnipeg, 438 milles, le gouvernement du Manitoba accorda des garanties dont le chiffre global s'élève à $6,700,000. Il n'existe pas de garantie de l'Etat pour cette ligne. A la compagnie du chemin de fer de Port-Arthur à la rivière à la Pluie, chemin de fer qui fût acquis par le Nord-Canadien, on accorda la subvention suivante; de Stanley à Fort-Frances, $1,355,000; de Fort-Frances à la rivière à la Pluie, $179,000; soit un total de un million et demi de dollars. A la ligne de la rivière à la Pluie à Winnipeg, il ne fût pas accordé ni subvention ni garantie de l'Etat; et comme cette Chambre le voit, nous n'accordons pas de subvention à cette ligne qui est en exploitation depuis plusieurs années. A la ligne entre Grand-View et Edmonton, 750 milles, le gouvernement alors dirigé par le très honorable député accorda des garanties jusqu'à concurrence de $10,000 par mil-

le, pour une partie de la ligne, et $13,000 par mille, pour une autre partie; de sorte que la garantie totale de l'Etat pour la ligne entre Grand-View et Edmonton s'élève à près de $8,000,000.

M. BENNETT (Calgary): La subvention fédérale était pour la ligne de Grand-View à Edmonton.

M. WHITE: Quoi qu'il en soit, la totalité de la garantie de l'Etat atteint presque le chiffre de $8,000,000. Alors le gouvernement que dirigeait le chef de l'opposition accorda au chemin de fer d'Edmonton à Yellow-Head une subvention de $13,000 par mille pour 50 milles; $25,000 par mille pour 100 milles et $35,000 par mille pour 102 milles, soit une totalité de $6,000,000. Le Nord-Canadien du Pacifique est la ligne qui s'étend sur 525 milles du sommet des Rocheuses au littoral du Pacifique, et comme le chef de l'opposition l'a dit, le gouvernement de la Colombie-Anglaise a accordé à cette ligne une garantie de $35,000 par mille et à la session dernière, le Parlement vota une subvention de $12,000 par mille, soit un total de $6,000,000, sous forme de subventions fédérales en faveur de cette ligne.

D'Ottawa à Toronto, 250 milles, le coût estimatif est d'environ $41,000 par mille, et cette ligne n'a reçue ni garantie ni subvention. Signalons ici la dissimilitude entre la situation du Nord-Canadien et les anciennes lignes qui, solidement implantées dans les provinces de l'Est, ont acquis de vieille date des emplacements de voie et des têtes de lignes à bien moins chers deniers que ne le saurait faire aujourd'hui le Nord-Canadien; car on le sait, dans les grandes villes le coût des installations au terminus et de l'emplacement de la voie coûtent des sommes fabuleuses. Nous proposons aujourd'hui d'accorder une subvention de $6,400 par mille, le chiffre ordinaire, à la ligne d'Ottawa à Toronto. Ce chiffre global des garanties de l'Etat au bénéfice des lignes mentionnées, c'est-à-dire, la ligne de Montréal à Port-Arthur, celle de Port-Arthur à Winnipeg, celle de Winnipeg à Edmonton, celle d'Edmonton au sommet des Rocheuses et de là à Vancouver, est de $57,000,000.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai cru que le ministre disait $120,000,000.

M. WHITE: Non; ce dernier chiffre est pour tout le réseau et j'ai eu soin de le dire. Pour le moment, il s'agit du réseau transcontinental, et je dis que la garantie de l'Etat donnée à la ligne de Montréal à Yellow-Head est de $57,000,000, chiffre que j'ai ici sous les yeux, ou de $50,000,000, chiffre donné par le ministre des Chemins de fer, mais je veux être généreux et j'adopterai ce dernier chiffre, $57,000,000, comme je l'ai calculé.

La distance de Montréal au pas de Yellow-Head est de 2,700 milles, et la garantie de l'Etat est en moyenne de $20,000 par mille. J'ai déjà indiqué le chiffre de la garantie par mille accordée au Grand-Tronc-Pacifique. Voyons maintenant les subventions accordées au Nord-Canadien, relativement à celles reçues par le Canadien-Pacifique et par le Grand-Tronc-Pacifique pour la construction de leurs réseaux.

M. MACDONALD: Le ministre voudrait-il bien nous donner le chiffre global des garanties de l'Etat accordées au Nord-Canadien qui atteignent, paraît-il $122,000,000, et cela afin que cette Chambre puisse se former une juste idée de l'aide accordée par l'Etat à cette entreprise. Pourrait-il nous donner le chiffre des subventions votées pour le réseau tout entier et le montant réellement gagné?

M. WHITE: Les subventions dont il s'agit maintenant sont celles-là mêmes accordées par le fédéral à la ligne principale.

M. MACDONALD: Parfaitement.

M. WHITE: Je n'ai pas parlé des subventions données par aucune province, mais je ne crois pas qu'aucune province n'ait rien donné, sauf la subvention en terres de Selwood à Port-Arthur pour le Transcontinental. Je m'efforcerai d'obtenir ce renseignement un peu plus tard. Je crois que le ministre des Chemins de fer l'a ici.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami désire donner un tableau complet de l'aide que ce pays a donnée à l'entreprise, il devrait donner le renseignement relatif au montant des subventions qui ont été votées ou gagnées pour tout le réseau.

M. WHITE: Je propose de donner les subventions à ce moment à propos de la ligne dont nous nous occupons, la ligne transcontinentale du Nord-Canadien, parce que mon argument est que le gouvernement fédéral suit le système ordinaire et se trouve amplement justifié en accordant ces subventions au Nord-Canadien au sujet de sa ligne transcontinentale seulement.

M. MACDONALD: En faisant cette comparaison, comme l'entreprend l'honorable ministre, il n'est pas très heureux, parce qu'en parlant du Pacifique-Canadien il cite une entreprise qui a commencé comme ligne transcontinentale. Le Nord-Canadien a développé son entreprise en rattachant successivement ses diverses lignes dans différentes régions. Mon honorable ami propose de découper dans toutes ces lignes ce qu'il appelle un chemin de fer transcontinental et il donne des subventions à quelques-unes d'entre elles. Il doit donner le montant total des subventions en plus de la garantie.

M. WHITE: Cela conviendrait bien pour une discussion sur les embranchements dans les différentes provinces. Si j'avais pensé que mon honorable ami en aurait besoin, je l'aurais ici.

Mon honorable ami ne parle pas avec exactitude quand il dit que le Pacifique-Canadien s'est lancé dans son entreprise et l'a développée. C'est vrai qu'il l'a fait; mais ce que je discutais, quand je parlais de l'aide accordée au Pacifique-Canadien, c'est ce qu'on lui a donné comme subvention à ses lignes principales. En parlant du Grand-Tronc du Pacifique, j'ai discuté et donné les chiffres qui se rapportent seulement à sa ligne principale de Winnipeg à Prince-Rupert. Je n'ai pas donné de chiffres pour les lignes du Grand-Tronc du Pacifique à travers la Saskatchewan et l'Alberta. J'ai établi une comparaison parfaitement équitable entre le Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien pour leurs lignes principales.

Sir WILFRID LAURIER: Quel a été le but de mon honorable ami en donnant des garanties d'intérêt à cette ligne.

M. WHITE: On a dit souvent que le Nord-Canadien avait construit ses lignes avec l'aide des gouvernements fédéral et provinciaux. Si j'ai déposé ce tableau composé sur le bureau, c'est pour montrer non seulement le caractère de l'entreprise par son immensité et son coût, mais aussi pour faire connaître le montant d'argent que s'est procuré elle-même la compagnie du Nord-Canadien par les garanties qu'elle a données.

Sir WILFRID LAURIER: Le tableau n'est pas complet. Il nous faudrait le montant des subventions en argent accordées partout à l'entreprise.

M. WHITE: Cela serait vrai pour le réseau entier, cela n'empêchera pas que le chemin de fer Nord-Canadien a pu prélever $15,000,000 sur la valeur de sa propre garantie.

M. GERMAN: Cela s'applique à tout le réseau.

M. WHITE: C'est ce que je dis.

M. GERMAN: Alors, pourquoi ne pas donner les subventions à tout le réseau?

M. WHITE: Il n'y a aucune raison pour que je ne le fasse pas, si c'était conforme à mon raisonnement, mais cela ne l'est pas.

M. MACDONALD: Le renseignement est inexact sans cela.

M. WHITE: Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer me dit qu'il le donnera dans un moment. Je ne veux pas que la Chambre s'éloigne de la comparaison que j'ai faite entre le chemin de fer canadien du Pacifique, le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer Nord-Canadien. Je pose en principe que des entreprises privées ne peuvent pas construire des lignes transcontinentales d'un caractère national, en tenant compte des difficultés physiques qu'elles rencontrent et du coût de la construction, sans recevoir comme cela s'est toujours fait une mesure d'aide de la part du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: C'est très bien. Nous ne discutons pas cela. Mon honorable ami a commencé à donner à la Chambre pour répondre à certaines critiques ou allégations, le montant de l'actif qui a été reçu par cette entreprise. Il a fixé les subventions garanties à $120,000,000, les subventions non garanties à $145,000,000. Son but était de donner le total de l'actif de la compagnie. S'il veut faire cela, il devrait aussi donner les subventions en argent que la compagnie a reçues.

M. WHITE: On en fera un tableau. Je crois que mon honorable ami se fait une montagne d'une simple taupinière.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a dit qu'il nous donnerait l'actif de la compagnie. Il devrait tout donner ou rien du tout, s'il veut faire une comparaison juste entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien.

M. WHITE: Mon très honorable ami ne me suit pas. Je parle de la ligne mère, non pas du tableau composé. Je n'ai pas donné de mon propre mouvement ce renseignement; mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) l'a demandé et je le lui ai donné d'une façon générale, de même que j'ai décrit d'une façon générale le chemin de fer Nord-Canadien pour que la Chambre puisse comprendre quel vaste réseau il formait pour le transport dans le pays. Je me propose de continuer la comparaison de la ligne à propos de ces parties du réseau qui sont transcontinentales dans leur caractère.

Comme je l'ai dit, lorsque d'honorables députés de l'opposition me posaient des questions, le total des garanties du Gouvernement fédéral et des provinces pour 2,700 milles est de $20,000 par mille pour la ligne transcontinentale de Montréal à Port-Arthur, de Port-Arthur à Edmonton, d'Edmonton à Vancouver et d'Ottawa à Toronto.

Nous passons ensuite aux subventions en terre. On a laissé entendre que le chemin de fer Nord-Canadien avait reçu de nombreuses subventions en terres du Gouvernement fédéral. Comme mon honorable ami le ministre des Chemins de fer l'a dit, la compagnie n'a pas reçu de terres directement du Dominion.

En 1897, 1898 et je crois en 1899, elle a acheté les chartes de trois chemins de fer

qui avaient obtenu dans quelques cas dix ans auparavant et aucune plus tard que 1890, certains octrois de terres du Canada, pour construire ces lignes. Par conséquent, la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien n'a donc reçu aucune subvention de terres du gouvernement fédéral.

Le Nord-Canadien a acquis les concessions de certaines lignes qui avaient bénéficié de subventions dix ans auparavant, comportant des octrois de terres dans le Manitoba de la part du Gouvernement fédéral. Les compagnies avaient faillli à l'exécution de leur entreprise et avaient cessé d'avoir droit aux terres. Le chemin de fer Nord-Canadien prit les lignes à son compte, les construisit et gagna les octrois de terres. On ne peut donc pas dire que le chemin de fer Nord-Canadien a reçu des octrois de terres du Gouvernement. Mon très honorable ami de Welland (M. German) semble plaisanter à ce sujet, mais j'imagine que s'il avait acheté ces chartes de chemins de fer, il aurait pensé qu'il aurait acquis ces octrois de terre, non par subventions, mais par achat. Une fois que la charte est accordée, y compris l'octroi de terre, c'est une question qui échappe au Parlement, et si une autre compagnie de chemin de fer ou quiconque acquiert la charte et se conforme à ce qui est prescrit, les octrois de terre sont gagnés par achat.

Sir WILFRID LAURIER: De combien étaient ces octrois?

M. WHITE: Ils comprenaient, je crois, 4,500,000 acres. Le très honorable chef de l'opposition connaît tout cela, parce que cela s'est passé sous son administration et je n'ai jamais entendu dire qu'il ait mis en doute les transactions.

Nous arrivons aux subventions. Je tiens à donner un tableau exact à la Chambre sur ce point. Une subvention de $17,000 est accordée pour la ligne d'Ottawa à Port-Arthur. Aucune subvention n'est accordée à la ligne Montréal-Ottawa, parce que, comme je l'ai dit, le Gouvernement de mon très honorable ami a donné une subvention pour cette partie de la ligne. Or, une subvention de $12,000 par mille est plus élevée que la somme qui est ordinairement donnée. Mais elle n'est pas sans précédent, et je crois qu'en tenant compte du coût de la construction évaluée par mon honorable ami de Renfrew-sud sur la ligne de Montréal à Port-Arthur, à $55,000 le mille, cela ne paraîtra pas une subvention déraisonnable.

Le chiffre est beaucoup plus élevé que $6,400 qui est le maximum ordinairement accordé, mais il n'est pas le plus élevé qui ait été accordé. Il y a une immense étendue de terrain le long de la rive nord du lac Supérieur, sur laquelle le coût de la construction sera très élevé. En plus, vous avez les droits de passage à payer dans l'Ontario et le coût des terminus. J'ai étudié la question pour me renseigner autant que possible et je trouve que le coût des terminus pour cette ligne transcontinentale dans la différentes villes, atteindra $40,000,000.

M. LEMIEUX: Combien coûtera la ligne d'Ottawa à Montréal?

M. WHITE: Je n'en suis pas sûr. On construit un tunnel à Montréal, mais cette dépense sera en partie remboursée par l'augmentation de la valeur que le tunnel donnera aux terrains achetés. Toutefois ce coût n'entre pas dans l'argument actuel. J'ai dit que cette subvention de $12,000 par mille n'est pas sans précédent. Si mes souvenirs sont exacts, le Gouvernement de mon très honorable ami a donné une subvention de $11,000 par mille pour une ligne de Lethbridge par le pas du Nid-de-Corbeau à Nelson. L'an dernier, nous avons accordé une subvention de $12,000 par mille pour une construction plus coûteuse à travers la Colombie-Anglaise. Je crois que le Canadien-Central entre Pembroke et Callender a reçu $12,000 par mille.

D'après la règle généralement suivie, si la construction d'une ligne coûte plus de $25,000 par mille, la subvention est de $6,400 par mille—environ 25 p. 100. Quand la construction coûte moins de $18,000, la subvention est de $2,300—l'honorable député de Renfrew-sud me reprendra si je me trompe. On voit par là que la subvention est de 20 à 25 p. 100, pour un chemin de fer ordinaire. Mais depuis quelque temps le coût de la construction d'une voie ferrée, dans les anciennes parties du pays, a énormément augmenté par suite du prix exhorbitant du terrain aux termini. Comme nous le savons tous, à Montréal, à Toronto, à Vancouver, à Victoria et dans beaucoup d'autres villes, la valeur du terrain a triplé et quadruplé depuis cinq ou dix ans. L'installation de gares terminus coûte des sommes énormes dans ces villes et il n'y a rien d'excessif dans une subvention excédant $6,400, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer transcontinental.

J'ai ici un état donnant le chiffre total des subventions accordées pour le chemin de fer Nord-Canadien, entre Québec et Vancouver. Le chiffre total est de $8,000,000, dont $5,000,000 ont été payés. Je demande à mes honorables amis de comparer cette somme aux chiffres que j'ai déjà donnés. N'oublions pas, de plus, que cette somme comprend les $6,000,000 pour la construction à travers les montagnes Rocheuses. Le Nord-Canadien n'a presque rien reçu à l'est des montagnes Rocheuses, pour sa ligne principale, et c'est de celle-ci que je m'occupe en ce moment, parce que c'est celle qui est subventionnée. Aucune subvention n'a été accordée pour la ligne entre

Ottawa et Port-Arthur; aucune entre Ottawa et Toronto; aucune entre Winnipeg et Edmonton; aucune entre Edmonton et Summit; aucune entre Port-Arthur et Winnipeg, sauf une faible somme pour la partie de la ligne entre Port-Arthur et Rainy-River.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre dit que la ligne entre Québec et Summit n'a été subventionnée que jusqu'à concurrence de $8,000,000 et il a mentionné les parties de la ligne qui n'ont pas reçu de subvention. Veut-il mentionner maintenant quelles sont les parties de la ligne qui ont été subventionnées, jusqu'à concurrence de $8,000,000.

M. WHITE: Entre Ottawa et Hawkesbury, $367,000. Mon honorable ami m'avait demandé quelles étaient les parties de la ligne qui n'avaient pas encore été subventionnées. Entre Ottawa et Port-Arthur, 900 milles, aucune subvention. Ce sont ces parties de la ligne qui n'ont encore rien reçu, que nous proposons de subventionner. Entre Stanley et Fort-Frances, une subvention de $1,355,000. Stanley est à une faible distance de Port-Arthur; entre Fort-Frances et Rainy-River, une subvention de $179,000; entre Winnipeg et Yellow-Head, aucune subvention.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a les 4,000,000 d'acres de terre.

M. WHITE: Les 4,000,000 d'acres de terre ont été achetées de la Winnipeg and Hudson Bay Railway, de la Lake Manitoba Railway and Canal Company et de la Manitoba and Southeastern Railway Company. Le Nord-Canadien a acheté ces terrains tout comme mon honorable ami aurait pu les acheter lui même.

M. OLIVER: Je suppose que la dernière somme mentionnée s'applique à la partie de la ligne entre Winnipeg et le lac des Bois.

M. WHITE: Je crois que mon honorable ami a raison; quoi qu'il en soit, je m'occupe en ce moment des subventions ordinaires, en argent. La ligne entre Yellow-Head et Vancouver a été subventionnée à la dernière session, jusqu'à concurrence de $6,186,000. Ces différentes sommes, plus une faible subvention pour la ligne entre Montréal et Québec, forment le chiffre de $8,000,000, qui est tout ce que cette ligne transcontinentale a reçu entre Québec et Vancouver.

Sir WILFRID LAURIER: Je croyais pourtant que la ligne entre Montréal et Québec avait été généreusement subventionnée.

M. WHITE: $1,194,000. Nous discutons en ce moment une résolution par laquelle le Gouvernement propose de subventionner les parties de la ligne transcontinentale du Nord-Canadien, auxquelles aucune subvention n'a encore été accordée. Entre Ottawa et Port-Arthur, aucune subvention; entre Edmonton et Summit, aucune subvention; entre Toronto et Ottawa, aucune subvention; entre Winnipeg et Port-Arthur, $1,500,000.

M. MACDONALD: A quelle somme le ministre estime-t-il les 4,000,000 d'acres de terre ?

M. COCHRANE: Seulement 1,350,000 acres sont applicables à la ligne principale

M. MACDONALD: Le ministre des Finances a parlé de 4,000,000 d'acres de terre et a refusé de les faire entrer en ligne de compte, quand l'honorable chef de l'opposition lui en a fait la remarque. Maintenant, le ministre des Chemins de fer dit que 1,250,000 acres de cette subvention sont applicables à la ligne principale. A quelle somme le ministre estime-t-il ces 4,000,000 d'acres?

M. WHITE: Les renseignements que je puis donner à mon honorable ami sur ce point ne sera peut-être pas aussi précis qu'il les désirerait. Ainsi que je l'ai expliqué, la compagnie du Nord-Canadien a acquis des trois autres compagnies les subventions en terrains auxquelles elles avaient droit, en s'engageant à construire les lignes conformément aux conditions imposées par le Gouvernement. En 1898, 1899 et 1900, le prix des terrains dans l'Ouest était loin d'être ce qu'il est aujourd'hui. Je vais rapporter un fait qui ne manquera pas de frapper mon honorable ami. En 1899, la compagnie du Nord-Canadien fit une émission de $2,000,000 garantie par 1,365,000 acres de terrains. Pour les besoins de l'émission, le terrain avait été évalué à $1.50 l'acre, ce qui était censé représenter la moitié de la valeur réelle des terrains. Plus tard, des ventes ont été faites à $4, $5 et $6 l'acre. Une bonne partie des 1,365,000 acres a été vendue à ces prix et le restant des 4,000,000 d'acres que le Nord-Canadien avait acquis des autres compagnies de chemins de fer, a été vendu à $8, $9 et $10, et je crois même que ces terrains se vendent actuellement $15 l'acre. Il n'est pas possible de dire au juste la valeur de ces terrains, dont une partie n'est pas encore vendue. Je crois que quelques acres seulement ont été vendus l'an dernier, environ $15 l'acre. L'honorable député de Calgary, qui est sans doute bien renseigné, m'informe qu'à l'époque où ces terrains ont été acquis, ils valaient environ $4 l'acre. Je sais cependant que lorsqu'il s'est agi de garantir l'émission en question, ils ont été évalués à $3. Ces terrains sont connus sous le nom de terrains de prairie.

M. MACDONALD: Quand a eu lieu cette émission?

M. WHITE: En 1899. Généralement, une compagnie de chemin de fer vend ses terrains. Elle n'est pas dans la position d'un propriétaire ordinaire, car son intérêt est de voir le pays se coloniser le plus rapidement possible, afin de fournir du trafic au chemin de fer. Tous les efforts d'une compagnie de chemin de fer sont donc tournés du côté de la colonisation et nous savons les succès obtenus par le Nord-Canadien, dans la vallée de la Saskatchewan et dans l'Ouest, en général.

J'arrive maintenant à une opération particulière qui peut paraître peu ordinaire et qui constitue, à mon sens, un progrès considérable dans les subventions de cette nature. J'avoue franchement qu'une subvention de $12,000 par mille, nécessitée par le coût élevé de la construction, de la main-d'œuvre et des matériaux, est très élevée, comparée à la subvention ordinaire de $6,400 par mille. Le Gouvernement tenant compte des sommes dépensées et de celles qu'il faudra encore dépenser pour permettre à la compagnie d'exploiter un chemin de fer transcontinental, s'est cru justifié d'accueillir favorablement la demande de la compagnie du Nord Canadien et de subventionner la ligne principale et non les embranchements dans les différentes provinces.

Mais vu que cette subvention dépassait le chiffre ordinaire et devait être accordée indépendamment de celle qui a été votée l'an dernier pour la partie de la ligne entre Summit et Vancouver, et qui a coûté $70,000 ou $80,000, par mille, au lieu de $50,000 ou $55,000, comme la ligne entre Ottawa et Port-Arthur, le Gouvernement a cru qu'il devait exiger une compensation quelconque de la part du Nord-Canadien.

Je dois expliquer, à ce propos, qu'il y a quelques années une loi a été votée aux termes de laquelle 3 p. 100 du chiffre de la subvention accordée à un chemin de fer sont déduits des sommes dues à la compagnie pour le transport du courrier. Ainsi, dans le cas d'une ligne subventionnée, tout en payant la subvention, le Gouvernement retire 3 p. 100 de cette subvention, puisqu'une somme égale est déduite des sommes dues à la compagnie pour le transport du courrier. Une semblable disposition a été introduite dans la présente résolution, jusqu'à concurrence de $6,400 par mille, qui est le chiffre des subventions ordinaires. Je tiens à faire remarquer que sous ce rapport le Nord-Canadien se trouve dans une position plus désavantageuse que les autres lignes transcontinentales qui ont été construites et qui ont touché leurs subventions avant l'adoption de cette politique. C'est pourquoi je considère qu'il est raisonnable de ne retenir 3 p. 100 que sur la somme de $6,400 par mille, vu surtout la compensation que nous exigeons du Nord-Canadien et qui constitue, à mon sens, un grand progrès sur la politique suivie jusqu'à présent, en matière de subventions aux chemins de fer. Le Gouvernement s'est dit: Nous considérons cette subvention légitime, mais comme elle excède le chiffre des subventions généralement accordées, nous exigeons que la compagnie nous livre une partie de ses actions ordinaires. Je considère que c'est une politique sage et prudente.

Si le Gouvernement avait reçu du Pacifique-Canadien, dès les débuts de cette compagnie, toute une série d'actions, cela représenterait, aujourd'hui, un actif d'une valeur inappréciable pour le Dominion. Il me semble donc qu'il est de bonne et sage politique que, étant donné que nous avons accordé une subvention considérable au Nord-Canadien, nous retirions de cette compagnie toute une série de ses actions ordinaires de telle sorte que, s'il arrivait que cette compagnie obtînt le succès qui a marqué la construction du Pacifique-Canadien—ce que tout le monde désire, j'en suis certain—le Trésor fédéral posséderait une partie appréciable du capital-actions de cette voie ferrée. Nous avons obtenu de la compagnie du Nord-Canadien 70,000 actions, valeur au pair, représentant $7,000,000 du capital-actions de cette compagnie. On se demande, naturellement, ce que représente la valeur de ce capital-actions.

Le ministre des Chemins de fer a indiqué qu'on ne peut déterminer cette valeur. Cependant, on calcule qu'elle est considérable. J'ai eu personnellement connaissance de transactions—peu nombreuses, certes—où les actions se sont vendues à un prix dépassant $40 l'action. L'état que cette compagnie nous soumet de ses recettes indique que l'écart en faveur des frais d'exploitation, tels qu'ils sont indiqués à l'état soumis, le 30 juin 1912, représente environ $6,000,000. C'est là le profit accumulé depuis que ce chemin de fer est exploité. Je puis dire qu'il y a $25,000,000 d'actions communes de ces $70,000,000 mis sur le marché par le Nord-Canadien, que l'on conserve en garantie et dont peuvent jouir les porteurs d'obligations qui peuvent convertir ces dernières en actions s'ils le désirent. Autrement dit, les porteurs de ces actions ont le droit de prendre au pair ce capital-actions de $25,000,000 du Nord-Canadien. Les actions que nous acceptons composent le capital-actions de la société mère, c'est-à-dire, de la compagnie qui exerce la haute main sur 4,500 milles de chemin au nord-ouest de Port-Arthur à Edmonton.

M. McCURDY: Ce montant de $25,000,000 a-t-il été réservé pour acquitter les obligations convertibles en outre de ces $70,000,000?

M. WHITE: Ces $70,000,000 représentent l'émission totale autorisée, et si les détenteurs des actions convertibles imputa-

bles sur le revenu préfèrent accepter un montant égal, au pair, des actions du Nord-Canadien, ces $25,000,000 d'actions seront partagés entre ceux qui les ont payées $100 chaque ou qui sont porteurs d'obligations imputables sur le revenu qui sont convertibles.

M. McCURDY: Et le Gouvernement possédera, en vérité, un sixième du capital-actions.

M. WHITE: Oui. Donc, prenant tout le capital-actions de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien qui possède la haute main sur 4,500 milles, dans l'Ouest, et qui a, je crois, la réseau du Nord-Canadien dans la province de Québec, réseau qu'on se propose d'unir aux autres dans le but ultime de fusionner toutes ces voies ferrées dans un système qu'embrassera tout le continent, je puis dire que le Canada doit un dixième de ce capital-actions.

M. GERMAN: Le chemin de fer Nord-Canadien détient ces $25,000,000; a-t-on mis ces actions sur le marché?

M. WHITE: Elles sont sous fidéicommis.

M. GERMAN: La balance de ces $70,000,000 a-t-elle été émise?

M. WHITE: Je ne puis dire, mais je crois qu'on l'a mise sur le marché; il en est fait rapport comme ayant été offerte en vente.

M. GERMAN: A quel prix et à qui l'a-t-on vendu?

M. WHITE: Je traiterai ce point dans un instant. Le rapport général indique que la balance du capital-actions du Nord-Canadien a été émise à la société d'entrepreneurs Mackenzie, Mann et compagnie, en retour de son consentement à construire la ligne pour ce motif et pour d'autres encore et, je suppose, que la compagnie voulait se procurer, par ce moyen, les fonds nécessaires au succès de cette entreprise.

M. GERMAN: On a payé, argent sonnant, la compagnie qui a construit cette ligne.

M. WHITE: Si mon honorable ami veut attendre un peu, j'en arriverai bientôt à ce point que je crois pouvoir expliquer de façon à satisfaire la curiosité de l'honorable député.

M. GERMAN: Si cela satisfait mon honorable ami, il devra en être ainsi, quant à moi.

M. MURPHY: Comment a-t-on fixé à 70,000 le nombre des actions?

M. WHITE: Par une loi de ce Parlement. Les $70,000,000 représentent le capital-actions autorisé de la compagnie mère, d'après une loi de ce Parlement; le Gouvernement en reçoit un dixième, en retour d'une subvention dont le chiffre est exceptionnel, mais qui, je crois, a sa raison d'être, si l'on tient compte des faits que j'ai exposés à la Chambre. C'est là la position. Je n'hésite aucunement à dire que, dans le cas de subventions de cette nature accordées à des chemins de fer, je crois nécessairement, dans le but de les mettre en état de compléter leur voie, il est simplement à propos que le Gouvernement prenne le moyen de dire: Nous nous attendons à ce que vous nous traitiez mieux que vous ne le faisiez, lorsque vous ne receviez que la subvention ordinaire. Me permettra-t-on de faire observer que le Nord-Canadien d'Ontario possède les garanties de diverses lignes subsidiaires? Je trouve dans son rapport annuel la liste des garanties qu'il a acquises de diverses compagnies, garanties qui sont certainement importantes. Ce chemin de fer possède le capital-actions et celui représenté par les obligations de la compagnie du pont de Minnesota et d'Ontario. Il en est ainsi dans le cas du chemin de fer Minnesota et Manitoba qui possédait une ligne distincte, au Minnesota; dans celui de la compagnie du terminus du lac Supérieur qui a des élévateurs à Port-Arthur. Elle possède encore le capital-actions et les débentures de la compagnie télégraphique du Nord-Canadien, la Coal and Ore Dock Company, la compagnie des terres de l'Ouest de Saint-Boniface, la compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves, dont la ligne s'étend d'Edmonton à Athabaska-Landing, la compagnie des terres des prairies, la compagnie des messageries du Nord-Canadien, et la compagnie de navigation du Nord-Canadien. C'est cette dernière compagnie qui possède le "Royal-George" et le "Royal-Edward" qui font le service entre Montréal et Bristol.

M. MACDONALD: Possède-t-elle une partie quelconque des obligations ou du capital-actions de la compagnie du Nord-Canadien d'Alberta?

M. WHITE: Je crois que je puis faire cette affirmation. Je me suis efforcé d'étudier cette question assez à fond, en ma qualité de ministre des Finances. Le Nord-Canadien étant la compagnie-mère, possède, je crois, le capital-actions du Nord-Canadien de Québec, et je crois que le Nord-Canadien a garanti le capital représentant les obligations mises sur le marché par cette ligne. Mais une partie du capital-actions du Nord-Canadien de Québec appartient aux premiers détenteurs des actions de la compagnie du Grand-Nord que le Nord-Canadien de Québec a acquis. Quant au Nord-Canadien d'Ontario, la compagnie-mère ne possède pas encore le capital-actions de cette ligne. Le Nord-Canadien d'Alberta n'a placé sur le marché que $250,000 d'actions.

M. MACDONALD: Le Nord-Canadien de l'Alberta possède-t-il une charte provinciale?

M. WHITE: Je crois qu'il a une charte fédérale; quoi qu'il en soit, il est sous la juridiction du Gouvernement fédéral, parce que le ministère de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a garanti ses obligations et que nous avons étendu la durée de ces valeurs, l'an dernier. J'ai traité cette question d'une façon générale, et j'espère que je n'ai pas fatigué la Chambre, en discutant trop longuement ce sujet oiseux et plutôt compliqué. La transaction que nous avons l'intention d'arrêter revêt une portée considérable. Les subventions sont élevées, mais, tenant compte du problème du transport qui s'impose dans le cas de ce pays et de la politique qui a prévalu, dans le passé, au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique et, plus récemment, au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, je crois que le Gouvernement n'a fait qu'aider, dans une mesure juste et raisonnable, à la construction de la partie transcontinentale du chemin de fer Nord-Canadien qui joue un rôle si important dans le problème des moyens de transport et qui est une entreprise si vaste et si coûteuse.

Mon honorable ami de Welland (M. German) me regarde avec étonnement et curiosité. Il se rappelle probablement la question qu'il m'a posée, il y a quelques jours. Qu'on me permette de faire une sorte de profession de foi publique à propos de la question du capital-actions des compagnies de chemins de fer.

Je ne veux pas imputer blâme à mon très honorable ami (sir W. Laurier) non plus qu'à son gouvernement. Il y a amélioration, à ce point de vue, au Canada ainsi qu'aux Etats-Unis, mais si j'avais quelque chose à reprendre dans la loi adoptée, au cours de ces dernières années, aux Etats-Unis et au Canada, quant au capital-actions des compagnies de chemins de fer, ce serait ceci: on ne prend pas assez de soin pour consulter si le capital-actions ne dépasse pas un montant raisonnable.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. WHITE: Le Parlement et les comités parlementaires se trouvent sur un degré d'infériorité, lorsqu'il s'agit de fixer le montant du capital-actions d'une compagnie de chemin de fer. Trop souvent on adopte des projets de loi accordant à une compagnie le pouvoir d'hypothèquer sa voie jusqu'au montant de $30,000 ou de $40,000 par mille, et celui de porter son capital à $10,000,000 ou à $20,000,000, sans tenir compte des observations qu'on peut faire à bon droit, et même sans se donner le mal d'étudier la question. Une partie de ce capital-actions peut tomber entre les mains de détenteurs distribués de par le monde entier et à qui on pourra servir des dividendes qui représenteront peut-être 100 cents au dollar. Ainsi que je viens de le dire, le Parlement n'apporte pas et peut difficilement apporter le soin voulu à cet égard. Je soupire après le jour où la commission des chemins de fer sera chargée de dire si le capital-actions d'une compagnie de chemin de fer est raisonnable et si une certaine émission d'obligation doit être faite. Je ne fais qu'exprimer mes vues personnelles. Mon honorable ami (M. German) dit que le capital-actions du Nord-Canadien n'a pas été acquitté en deniers sonnants. Il peut se faire qu'une partie en a été mise sur le marché pour services rendus dans le cas de la construction ou autrement de façon à mettre cette compagnie en état de construire. Je crois qu'il n'est pas établi qu'une partie considérable du capital-actions de cette compagnie n'a pas été acquittée complètement en deniers sonnants. Ce qu'on a fait l'a été conformément à la loi.

Le gouvernement de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a accordé au Nord-Canadien d'Ontario et à d'autres chemins de fer les pouvoirs que leurs chartes leur confèrent quant à l'émission des obligations et quant au capital-actions.

En ce qui regarde notre intention concernant ce chemin de fer, je désire dire d'une manière générale ce sur quoi j'ai appuyé dans mon discours, à savoir que, comprenant la nécessité, pour le maintien de la Confédération, d'avoir des facilités de transport et conformément à notre politique qui consiste à doter le Canada de facilités abondantes, d'un système complet de canalisation entre l'est et l'ouest pour le transport des récoltes et des marchandises, le Gouvernement se croit entièrement justifiable, en s'appuyant sur les faits et les renseignements fournis à la Chambre, d'accorder à la compagnie de chemin de fer Nord-Canadien les subventions contenues dans la résolution. L'entreprise est de grande importance, l'une des plus considérables du Canada. Je crois avoir fourni des renseignements complets à la Chambre à ce sujet. Ceux qui l'ont entreprise ont fait preuve d'un grand esprit d'initiative. Le Gouvernement croit, et je fais cette déclaration sans hésiter, que l'aide demandée sous forme de subvention n'est pas déraisonnable et contraire à la politique inaugurée autrefois avec le chemin de fer Pacifique-Canadien et plus récemment suivie à l'égard du Grand-Tronc du Pacifique. C'est pourquoi je crois que, dans les circonstances, la subvention devrait être accordée. Le Gouvernement a dépassé toute politique antérieure quand, à propos d'une subven-

tion plus considérable, il a fait l'acquisition d'un dixième des actions du chemin de fer Nord-Canadien.

M. GERMAN: Mon honorable ami dit que $25,000,000 des actions du chemin de fer Nord-Canadien sont détenues en fiducie et $45,000,000, le reste des actions, est entre les mains de Mackenzie et Mann ou la compagnie de construction. De quelle partie du capital viennent les $7,000,000?

M. WHITE: Ils ne peuvent être pris à même les $25,000,000 qui sont en fiducie.

M. GERMAN: Si Mackenzie et Mann ont gagnée $45,000,000, pourquoi leur en donner $7,000,000?

M. WHITE: Je suis sûr que mon ami ne voudrait pas m'attribuer des paroles que je n'ai pas prononcées; je ne suis pas en position de dire que le reste des actions sont détenues par Mackenzie et Mann. Le stock n'est consigné dans aucune bourse; il est entre les mains de peu de personnes et sa valeur n'est pas déterminée. Qu'il ait ou non de la valeur, et je crois qu'il en a beaucoup, le Gouvernement en a acquis un dixième, et les $25,000,000 en fiducie ne peuvent servir qu'aux fins de la fiducie. Voici comment j'envisage la chose: une compagnie émet des actions qui diffèrent du capital, parce que c'est une obligation de la compagnie, et les acquéreurs du stock en débentures ont un certain nombre d'années pour remettre ces actions achetées au prix du marché.

M. BENNETT (Calgary): Il y en a eu de vendues jusqu'à 106.

M. WHITE: On a donné aux détenteurs de ces actions le privilège d'échanger pour des actions du capital d'ici en 1916, le montant des actions qu'ils ont acquises. De sorte que $25,000,000 des $75,000,000 est en fiducie et doivent servir aux fins pour lesquelles ils ont été placés en fiducie.

M. GERMAN: Supposons qu'elles ne sont pas réclamées, qu'arrivera-t-il?

M. WHITE: Elles sont dans le trésor de la compagnie. Je ne suis pas en position de dire si le reste des actions a été émis en faveur de Mackenzie et Mann ou non. Mon impression est que si ces messieurs sont les entrepreneurs, ces actions ont dû être émises en leur faveur. Mais je ne tire pas d'autre conclusion qu'elles n'ont probablement pas été complètement payées en espèces. C'est-à-dire qu'une partie a dû être payée en raison des services rendus, mais je ne puis dire combien. Ce que je veux démontrer, c'est que la législation qui a fixé le capital-actions à $70,000,000 a été passée par ce Parlement et les contrats, en vertu desquels les actions ont été émises sont, je n'en doute pas, valides suivant les lois des provinces où ils ont été passés. On peut dire, naturellement, que c'est de la part du Gouvernement adopter une politique imprudente de surélever le capital des compagnies de chemin de fer, et qu'on doit prendre en ligne de compte le coût du chemin. Je partage à ce sujet l'opinion de mon honorable ami (M. German); mais je n'y vois pas de rapport avec la question dont je me suis occupé quand à savoir s'il est à propos ou non d'accorder cette aide à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien. A titre d'analogie, que mon ami me permette de lui demander où sont les actions du Grand-Tronc-Pacifique?

M. GERMAN: Je suppose qu'elles sont entre les mains de la compagnie du Grand-Tronc qui a garanti toute l'entreprise.

M. WHITE: Voyons si le Grand-Tronc a garanti toute l'entreprise ou en partie seulement. Le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à concurrence de $25,000,000, entièrement payé et non imposable est entre les mains du Grand-Tronc, non pas parce qu'il a garanti toute l'entreprise mais en garantie d'une petite partie seulement. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence du quart de cent dans la section des montagnes; elle a garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique au montant de £2,000,000, dans la section des prairies, soit un peu plus de $10,000 par mille, entre Winnipeg et Edmonton; et le Gouvernement a garanti les autres jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, de sorte qu'en comparant avec les $10,000 par mille, il n'est pas exact de dire que le Grand-Tronc a financé toute l'entreprise. De plus, le gouvernement du Canada a avancé $10,000,000 en 1909 et avance cette année $15,000,000, et je sais que lorsque viendra la résolution concernant le Grand-Tronc-Pacifique, mon honorable ami va la supporter. Le gouvernement a eu beaucoup à faire avec la question de la finance du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne vois rien de mal à cela, mais je fais remarquer que lorsqu'il a été question des actions ordinaires, le gouvernement libéral a placé $25,000,000 des actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique dans le trésor du Grand-Tronc, au sujet desquelles une garantie de $4,000,000 a été accordée à la section des prairies et à celle des montagnes.

M. GERMAN: Que sont devenus les actions du Nord-Canadien d'Ontario?

M. WHITE: Je me suis informé de cela et je ne crois pas qu'elles soient émises. On me dit qu'il n'y en a été émis que pour une valeur de $250,000. Les cas ne sont pas analogues. le Nord-Canadien n'a pas garanti les sûretés du Canadian-Northern-Ontario qui a financé avec les garanties du gouvernement provincial et il a de plus fait une émission de son propre stock, ga-

ranti par aucune compagnie de chemin de fer. De sorte que la compagnie mère n'a pas garanti les obligations de la compagnie Nord-Canadien d'Ontario, et on me dit que la valeur totale des actions émises par cette compagnie est de $250,000. Quand mon honorable ami remarquera probablement que l'ancien gouvernement a accordé à la compagnie Nord-Canadien d'Ontario le pouvoir d'émettre des actions et il pourra, sans doute, nous dire le montant de ces actions et comment il se fait qu'elle a obtenu le pouvoir d'émettre des actions pour tout le montant de sa capitalisation.

J'ai parlé plus longtemps que je m'y attendais; c'est dû à mon désir de mettre devant la Chambre et le pays les renseignements que j'ai pu obtenir en ma qualité de ministre des Finances, concernant cette transaction. Grâce à ces renseignements et aux arguments que j'ai donné, j'espère que la Chambre et le pays admettront que les subventions accordées au Nord-Canadien sont justes et raisonnables; étant donnée l'entreprise que cette compagnie a commencée et l'aide donnée déjà aux lignes transcontinentales, et que ces subventions sont conformes à la politique suivie en ces dernières années et qu'il est encore nécessaire de suivre, si nous voulons résoudre à la satisfaction du peuple du Canada les problèmes relatifs aux moyens de transport auxquels nous avons à faire face.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas grand'chose à dire à l'encontre des chiffres donnés par mon honorable ami, excepté qu'ils sont un peu embrouillés, probablement plus qu'il ne fallait. Il serait difficile à un membre du Parlement et à un électeur de suivre les sinuosités relatives aux différentes compagnies, les garanties, les différents subsides ainsi que les différents noms et les différents objets auxquels sont destinées les subventions. La question du transport est encore bien difficile au Canada. Je comprends qu'outre sa déclaration, l'argumentation du ministre des Finances vise aux moyens de faire quelque chose pour le Nord-Canadien. Je désire dire immédiatement que je ne discute pas cela avec lui. Le peuple canadien a fait beaucoup pour le premier transcontinental et je n'ai pas l'intention de faire de comparaison maintenant. Je suis d'avis que les comparaisons ont très peu de chose à faire avec la question présente, qui n'a pas besoin de longue discussion. La question de savoir si nous avons fait peu ou beaucoup pour le Pacifique-Canadien rencontre des opinions diverses. Si je l'envisage à cette distance et au point de vue de l'histoire du pays, si nous avons dû, je crois, faire quelque sacrifice, le pays a eu valeur pour; et le Canada est aujourd'hui la patrie du système de transport le plus

considérable du monde entier, et dont l'administration est excellente. Les conditions du pays étaient alors si différentes de celles d'aujourd'hui qu'il serait oiseux d'essayer d'en faire la comparaison.

On a beaucoup parlé du Grand-Tronc-Pacifique et je ne m'attarderai pas aux détails. Mon honorable ami le ministre des Finances s'est chargé de la réponse au sujet des garanties quand il a dit, ce qui est vrai, que le Canada ne s'attend pas à être appelé à payer de l'argent sur ces garanties. En dépit des chiffres soumis à la Chambre, il ne faut pas perdre de vue que lorsque le projet sera réalisé et que le coût en sera établi, le Canada possèdera dix-huit cent deux milles d'un chemin de fer du plus haut type en Amérique. Bien que ce chemin soit loué à une compagnie, le peuple du Canada a à son crédit le droit à dix-huit cent deux milles de cette ligne qui sera un grand levier pour la solution du problème du transport en ce pays.

Venons-en au temps présent. Les entreprises du Nord-Canadien ont tant de ramifications que je ne m'étonne pas que mon honorable ami ait eu de la difficulté à les retracer. Je crains qu'il n'en ait oublié quelques-unes. J'ai pensé à certaines entreprises qu'il n'a pas mentionnées. Nous avons d'abord Mackenzie et Mann qui sont les assises, l'alpha et l'omega de toutes ces entreprises. Nous avons le Nord-Canadien d'Alberta, le Nord-Canadien du Pacifique, le Nord-Canadien d'Ontario, le Nord-Canadien de Québec; nous avons au moins une douzaine d'autres lignes portant différents noms et acquises par cette compagnie. La question est si compliquée que je n'entreprendrais pas un seul instant de la discuter, même devant une réunion aussi renseignée que le Parlement. Il est aussi difficile de nous occuper des actions, des obligations et des autres valeurs. Je trancherai toute la question d'un seul mot. En ce qui me concerne et en ce qui concerne tous les députés, nous sommes prêts à faire quelque chose pour le réseau du Nord-Canadien. Qu'est-ce que ce sera? Comment nous y prendrons-nous et qu'en retirerons-nous?

Mon honorable ami a parlé d'une subvention de $11,000 par mille, accordée au chemin de fer du pas du Nid-de-Corbeau. Ceux qui faisaient alors partie de la Chambre se souviennent que le gouvernement, lorsqu'il a accordé cete subvention, a obtenu du Pacifique-Canadien une concession très avantageuse relativement aux tarifs applicables aux marchandises et à d'autres égards, aux terrains houillers, par exemple. Je ne dis pas ce que nous devrions demander au Nord-Canadien en ce moment. Lorsqu'une compagnie sollicite des faveurs, c'est le bon temps de lui demander en échange quelque chose d'avantageux pour la population canadienne. L'Etat a ga-

ranti jusqu'à concurrence de $35,000 par mille les obligations du Nord-Canadien d'Ontario, pour sa voie de Montréal à Port-Arthur. Cela représente près de $35,000,000. La vente des obligations a rapporté moins. Le premier ministre m'a blâmé dans cette circonstance d'avoir fixé le coût du chemin à ce chiffre. J'ai tenté de justifier la garantie de $35,000 par mille en déclarant que le chemin coûterait près de $50,000 par mille s'il était bien construit. Je crois que le coût du matériel était compris. Le présent Gouvernement me donne raison d'avoir fixé ce chiffre. Il est impossible de construire dans ce territoire un chemin moderne coûtant moins cher. Il était sage d'inclure dans le contrat un article définissant, approximativement du moins, le type auquel ce chemin de fer devait répondre avant que la somme fût payée.

Il y a deux manières de venir en aide à la construction des chemins de fer. La subvention en est une et la garantie est l'autre. Le Nord-Canadien, à proprement parler, obtint une garantie du Parlement fédéral et une subvention des autorités provinciales.

Dans l'Ouest, il a souvent obtenu une garantie des autorités provinciales et une subvention du Gouvernement fédéral. Il arrive rarement qu'une compagnie sollicite de la même source une subvention et une garantie. Je ne blâmerai pas la demande, car je n'en connais pas entièrement les motifs. Le ministre des Chemins de fer nous a donné certains détails, ou plutôt il a établi des comparaisons avec d'autres voies ferrées. Je ne crois pas que ces comparaisons soient bien appropriées, et elles n'entrent aucunement dans les calculs.

Le Nord-Canadien a-t-il besoin d'aide pour parachever sa ligne transcontinentale? Dans l'affirmative, il nous faudrait beaucoup réfléchir avant de refuser de lui venir en aide de quelque manière dans ces conditions-là. Pourquoi? Le Gouvernement de ce pays, que ce soit le présent gouvernement ou le précédent, a attaché son nom à cette ligne transcontinentale, et le Canada est lié à celle-ci comme aux autres.

En tranchant la question à ce point de vue-là, je crois qu'une certaine dose de prudence est nécessaire et que le Canada ne peut pas permettre que l'entreprise du Nord-Canadien s'écroule, ou peu s'en faut. Je ne dis pas qu'elle est exposée à cela. Je ne veux pas le laisser entendre. C'est une grande entreprise et personne ne saurait me reprocher de la voir d'un mauvais œil, car je lui ai porté tant d'intérêt pendant que j'étais ministre que d'autres compagnies ont cru que j'allais trop loin. J'ai toujours prétendu que je faisais de mon mieux pour la population canadienne, soit qu'il se soit agi du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique ou du Nord-Canadien.

J'entretiens des opinions tranchées au sujet de ce que les gouvernements doivent faire, non pas pour les compagnies de chemins de fer, mais pour le public qui se sert des voies ferrées. On a dit—et c'est un argument qui plaît à la démagogie—que nous ne devons rien faire pour les chemins de fer. Je n'ai pas mission de défendre les compagnies; mais nous ne devons pas perdre de vue que chaque dollar que le Canada a dépensé pour venir en aide aux compagnies de chemins de fer a eu pour objet de mettre celui qui travaille sur une ferme ou dans un atelier en état d'obtenir une plus forte rétribution, grâce au transport plus économique et plus rapide de ses produits au marché. C'est là le principe qui est à la base de l'aide accordée aux chemins de fer et aux autres compagnies de transport. Nous voulons nous en tenir à ce principe. C'est pourquoi je ne m'oppose pas à ce qu'on fasse quelque chose pour le Nord-Canadien. Il peut y avoir lieu de se demander comment nous le ferons, ou ce que nous ferons.

Je vais plus loin que d'autres députés. Habitant les anciennes régions du Canada où il y a des communications par chemin de fer, où l'on peut aller chaque jour où l'on veut, on est porté à penser qu'il est temps de cesser d'aider aux compagnies de transport, oubliant que nous avons fait venir au Canada des hommes et des femmes qui habitent à 10, 20, 40, 50 ou 100 milles d'un chemin de fer. Je déclare que la population canadienne, qui jouit de ces privilèges, est tenue de continuer de venir en aide à ces entreprises jusqu'à ce que tous les endroits où nous avons fait venir des gens pour contribuer au développement du Canada soient pourvus de communications par voie ferrées presque aussi bonne que celles qui existent dans les anciennes régions du pays, c'est le seul moyen de rendre le peuple content et heureux.

Que ferons-nous pour le Nord-Canadien? Tout d'abord, s'il existe au sujet du Nord-Canadien ou du Grand-Tronc-Pacifique de petits griefs auxquels le Parlement du Canada devrait remédier, c'est le temps de le faire. J'ai un grief contre le Nord-Canadien et contre le Gouvernement, bien que je crois que celui-ci n'a pas compris parfaitement ce qu'il faisait. L'an dernier, le Gouvernement a par un texte de loi soustrait cinq cents milles de la ligne transcontinental du Nord-Canadien à la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada—non pas du Nord-Canadien, car la loi mentionne la voie du Nord-Canadien du Pacifique depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à Vancouver. L'an dernier, le Nord-Canadien du Pacifique a reçu, à titre de subventions, $12,000 par mille, soit

environ $6,000,000. Mais dans ce cas-ci, on a omis la stipulation attachée à toutes les subventions et soumettant à la commission des chemins de fer les tarifs des voies subventionnées. L'aide à une ligne dont la commission des chemins de fer ne peut pas réglementer les tarifs—même à une ligne transcontinentale de Montréal à Vancouver.

M. BENNETT (Calgary): Puis-je poser une question? Je suis certain que l'honorable député ne voudrait pas nous mettre sous une fausse impression. La loi provinciale qui a autorisée la construction de cette ligne stipule formellement que celle-ci ne sera pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer, mais elle prescrit que ses tarifs seront établis par le lieutenant-gouverneur en conseil. Et le Parlement fédéral ne doit pas être autorisé à priver le gouvernement provincial, qui constitue cette compagnie en corporation, des pouvoirs que cette loi a conférés. N'est-ce pas vrai?

M. GRAHAM: Peut-être. Mais dans ce cas, le Gouvernement fédéral n'avait pas le droit de donner $6,000,000 à un chemin semblable. Le Nord-Canadien a construit ce chemin aux termes d'une charte provinciale afin de se débarrasser de la commission des chemins de fer, et pour d'autres motifs.

M. BENNETT: Il n'aurait pas pu le construire autrement.

M. GRAHAM: Oui; il aurait pu venir ici et obtenir une charte fédérale. Il s'agit simplement de savoir si le Gouvernement fédéral aura la haute main sur une ligne transcontinentale, ou s'il laissera une partie de cette ligne au pouvoir d'un gouvernement provincial. J'ai ce grief contre le Nord-Canadien et le Gouvernement, et je pourrai le formuler dans un projet de résolution avant que cette question soit décidée. C'est faire table rase du principe que nous avons adopté à l'égard des chemins de fer. Nous avons une commission des chemins de fer dont une partie des attributions consiste à réglementer les tarifs, et depuis des années nous avons inséré dans les lois relatives aux subventions un article qui met sous la juridiction de la commission des chemins de fer les voies ferrées provinciales qui reçoivent une subvention du Parlement. Mais ce chemin a été exempté. S'il ne s'agissait que d'un chemin provincial pour des fins exclusivement provinciales, il y aurait à cela une raison, ou une excuse, du moins. Mais ce chemin fait partie d'une ligne transcontinentale. On nous demande aujourd'hui de subventionner un autre tronçon de cette ligne, et je déclare qu'il est temps de dire au Nord-Canadien: Avant que nous vous accordions de l'aide, vous devrez prendre des arrangements par lesquels cette ligne transcontinentale, d'un bout à l'autre, passera sous la juridiction de la commission des chemins de fer afin que le public puisse profiter de la réglementation des tarifs.

M. BENNETT (Calgary): Ces tarifs doivent être réglés par la commission.

M. GRAHAM: Ils ne le sont pas, et ne sont pas tenus de l'être.

M. BENNETT: Oui, ils doivent l'être.

M. GRAHAM: Comme le dirait le ministre des Finances, je connais la pensée de l'honorable député. Il nous dira qu'aux termes de la loi, lorsque cette voie fera partie du transcontinental, elle sera sous la dépendance de la commission des chemins de fer. Cela s'est dit l'an dernier, mais le premier ministre apprendra à l'honorable député qu'il n'en est pas ainsi. Je n'aime pas à interpréter la loi autrement que ne l'interprète un avocat, mais si l'honorable député examine la décision du conseil privé. . .

M. BENNETT: Dans l'affaire du chemin de fer urbain de Montréal, j'imagine.

M. GRAHAM:. . .quant au pouvoir de la commission des chemins de fer de réglementer les tarifs d'une ligne en partie provinciale, et en partie fédérale, il s'apercevra que le conseil privé a décidé que la commission des chemins de fer n'a aucun pouvoir sur cette partie du chemin qui fait l'objet d'une charte provinciale, et que la loi fédérale des chemins de fer qui régit ces questions est inconstitutionnelle.

C'est un chemin provincial avec une charte provinciale. L'année dernière, lorsque ce chemin devint partie d'un tronc principal en vertu de la loi fédérale, quelques députés affirmèrent que l'on pouvait en réglementer les taux de transport. Mais il paraîtrait maintenant que le conseil privé a décidé que les taux ne pouvaient être réglementé lorsqu'un chemin provincial fait partie d'un tronc principal. C'est une des choses que je demande au Nord-Canadien de régulariser avant de demander une subvention, car, ainsi que le ministre des Finances l'a dit, ce chemin n'est pas un chemin provincial, car il transportera une part du trafic immense entre l'Est et l'Ouest. Le trafic de toutes les provinces du Canada passera par cette section de 500 milles, et dans l'intérêt des provinces, cette partie du chemin ne doit pas être soustraite à la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. BENNETT (Calgary): Mon honorable ami doit comprendre que la commission fixera les taux pour tout le parcours de Montréal à Vancouver.

M. GRAHAM: Je ne crois pas qu'elle le puisse.

M. BENNETT: Je prétends qu'elle devra le faire. Pour des raisons à elle connues, la Colombie-Anglaise, sur les lois de laquelle nous n'avons aucun pouvoir, a dit que la commission ne fixera pas les taux depuis le sommet jusqu'à la côte. Mais nonobstant cela, nonobstant la décision que j'ai étudiée avec grand soin, la commission fixera les taux d'Ottawa à Vancouver; car 1,500 milles de ce transit seront sous sa juridiction, et la proportion du tarif d'entier parcours sur aucune partie du chemin qu'elle ne pourra pas déterminer. Est-ce que je me suis bien fait comprendre?

M. GRAHAM: Je n'ai pas bien saisi le raisonnement.

M. BENNETT: Si la commission est appelée à réglementer le tarif d'entier parcours du Nord-Canadien entre Ottawa et Vancouver, ce tribunal aurait juridiction. Dans tous les cas on concède que la commission a juridiction complète et suprême jusqu'au sommet. Du sommet à la côte, le gouvernement de la Colombie a dit que la juridiction suprême appartiendra au lieutenant-gouverneur en conseil, mais si la commission exerce ses pouvoirs sur les 1,500 milles qu'on lui concède, il lui sera facile de fixer le tarif d'entier parcours.

M. GRAHAM: Ce sera une question à régler entre les compagnies de chemins de fer, et la commission n'en aurait pas le pouvoir, parce qu'elle n'a pas juridiction dans la ligne provinciale. La compagnie s'est engagée envers le gouvernement provincial à ne pas porter d'appel devant la commission et si quelqu'un avait la témérité de porter appel, elle est prête à s'y opposer. La commission des chemins de fer n'a donc virtuellement aucun moyen d'établir un tarif d'entier parcours. Le marché conclu avec la Colombie-Anglaise réserve à cette province la réglementation du trafic qui entre dans la Colombie et en sort, de sorte que la question est plus compliquée que s'il n'y avait que la Colombie-Anglaise. Une des premières choses à faire, si l'on veut aider au Nord-Canadien, c'est de placer toute sa ligne sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. BENNETT (Calgary): Malgré la Colombie-Anglaise qui dit non?

M. GRAHAM: Nous le ferons pour tout le Canada. Si la compagnie s'est placée dans une position particulière, c'est à elle d'en sortir.

Je crois qu'un prêt aurait plus aidé au Nord-Canadien dans le moment. Quelques-uns savent qu'il lui faudra faire un emprunt, et cela gênerait la compagnie dans ses nouvelles opérations financières si le Canada détenait les garanties sur le chemin. C'est tout ce que cela produira si la somme n'est pas suffisante pour compléter l'entreprise. J'aurais consenti à prêter deux fois la somme mentionnée dans ces résolutions, et de faire ce prêt suffisant et sur une base d'affaires.

Ce n'est pas mon intention de discuter les $7,000,000. Les actions peuvent valoir beaucoup ou très peu. Je suppose qu'elles valent beaucoup présentement, mais on ne sait pas ce que l'avenir réserve. En devenant propriétaire d'une forte partie des actions, le Gouvernement demandera-t-il à avoir un représentant dans le bureau de direction du chemin de fer.

Le Gouvernement a aujourd'hui un représentant dans le bureau du Grand-Tronc-Pacifique.

Je ne discuterai pas la mesure de son utilité, mais le Gouvernement canadien à l'heure actuelle est porteur d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et va devenir porteur d'obligations du Nord-Canadien, détenant un dixième du capital-actions de l'entreprise. Dans ces circonstances, il me semble bien que le Gouvernement devrait demander à être représenté dans le bureau. S'il le fait, et je pense qu'il devrait le faire, il va devenir propriétaire pour partie du réseau du Nord-Canadien, et quelle que soit sa condition future, le Gouvernement devra voir à ce que l'entreprise soit menée à bien. Pour ma part j'y suis favorable et je crois que le Canada devrait voir à ce qu'elle soit menée à bonne fin; mais je le répète, je crois que cette aide devrait être fournie sous forme de prêt, même si le montant devait être doublé, et à mon avis nous ne devrions pas faire ces avances au Nord-Canadien avant qu'il ait soumis sa ligne toute entière à la réglementation de la commission des chemins de fer.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL TENDANT A ACCORDER LE DIVORCE A T. W. MEEK.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 233), présenté par M. Pardee, pour faire droit à Frank William Meek.

M. STEELE: Je ne saurais laisser passer ce bill à la Chambre sans élever la voix pour protester.

Même à cette heure tardive de la session, où nous sommes tous pressés d'en finir, il n'y a pas lieu pour moi de m'excuser auprès de la Chambre si je la prie de prêter l'oreille quelques instants à l'expression de mes vues au sujet de ce bill. Nous reconnaissons de plus en plus au Canada l'intérêt des questions sociales. Ici comme dans beaucoup d'autres pays,

nous nous rendons compte des grands maux qui résultent de la trop grande facilité avec laquelle s'obtiennent les divorces. Le divorce est un des grands abus contre lesquels la grande république, notre voisine, devra se défendre à brève échéance. Au Canada, nous avons été assez bien partagés à cet égard jusqu'ici, et c'est depuis un an ou deux seulement que des demandes de divorces sont adressées en grand nombre à notre Parlement. Néanmoins, le temps est venu où notre Parlement devra prendre des mesures en vue de prévenir chez nous une épidémie en quelque sorte de ce mal qui fait tant de ravages chez nos voisins. La question du divorce est une question sociale d'où dépendent dans une grande mesure le bonheur et la moralité de la société. Si les divorces s'accordent sans raison valable, les fondements même de la vie périclitent. Il est donc très important que notre Parlement qui est chargé d'accorder les divorces mette la plus grande circonscription dans le règlement de chacun des cas qui lui est soumis.

Je ne me propose pas de retenir la Chambre actuellement par l'examen de la procédure suivie dans notre pays en matière de divorce. Sans doute, s'il y a lieu de critiquer celle qui a été suivie par le comité du Sénat à l'égard de certains bills, il n'est que juste de reconnaître le soin et l'attention apportés à l'examen des affaires de cette sorte par le comité, et surtout par son président. Toutefois même le comité du Sénat préposé aux affaires de divorce n'est pas infaillible. Il peut commettre des erreurs, et à mon avis, il a commis une erreur quand il a adopté le bill qui nous est actuellement soumis. Suivant moi, en décidant de se rendre à la demande du pétitionnaire dans l'affaire actuelle, on est allé plus loin que la preuve ne justifiait d'aller. Je n'entrerai pas dans les détails de la preuve, je me bornerai à en faire un très bref exposé. Les parties en cette cause ont vécu ensemble dix-huit ans, et de l'aveu du pétitionnaire, n'ont pas eu de querelle durant tout ce temps. Puis, suivant la prétention du mari, sa femme prend le parti de le quitter. Après quelques mois de séparation, elle va vivre dans une autre maison, comprenant huit pièces, et qu'elle occupe seule en compagnie d'un homme. Elle ne le fait pas secrètement; elle n'hésite pas à informer son mari de l'endroit où elle loge; elle fait transporter le téléphone de la maison qu'elle occupait avec son mari au nouveau logement qu'elle occupe actuellement. Les lettres de son mari qui lui parviennent, elle les lui réadresse de nouveau de sa propre main à l'endroit où il est. Ainsi, aucune tentative de sa part de se cacher ou de vivre secrètement. Pendant l'année qu'elle a vécu dans cette maison, une jeune fille de la maison voisine témoigne qu'elle a visité la maison presque tous les jours et qu'elle n'a jamais été témoin de rien d'inconvenant entre cet homme et cette femme. Des détectives sont mis à réquisition, et nous savons tous que le témoignage de personnes de cette classe n'est pas toujours très concluant; or, tout ce qu'ils peuvent affirmer dans le cas actuel, c'est qu'ils ont vu passer des ombres sur les stores de la fenêtre en avant, et l'un d'eux s'est figuré qu'il y avait deux personnes dans la chambre et qu'elles étaient en train de se déshabiller. C'est à peu près toute la preuve.

M. LANCASTER: Qui est-ce qui tenait la maison?

M. STEELE: La preuve ne dit rien à cet égard.

La preuve n'est pas bien claire sur plusieurs points où il me semble qu'il importerait au Parlement d'avoir des informations complètes. A vrai dire, tout ce que l'on a prouvé, c'est qu'elle a quitté son mari pour aller vivre dans une maison avec un autre pendant un an. Ceci peut éveiller nos soupçons, et certains autres faits peuvent servir à fortifier ces soupçons. Que l'on me permettre cependant de dire qu'il y a dans ce pays des centaines de femmes qui, à cause de la conduite de leur mari, se sentiraient grandement soulagées de pouvoir les quitter pour aller gagner leur existence à quelque occupation qui leur convienne. Si une femme n'a aucun métier, aucune profession, que peut-elle faire pour gagner sa vie, si ce n'est de s'engager comme domestique ou pour tenir la maison d'un autre? Le Parlement ferait bien, je crois, d'y songer avant d'établir en principe que le divorce sera accordé à celui dont la femme le quitte et va habiter la maison d'un autre pendant quelques mois. Avant de qualifier de femme sans mœurs celle qui agit ainsi, nous ferions mieux, je pense, d'y regarder à deux fois. Il y a ici, ce me semble, un grand principe en jeu, et il conviendrait de ne pas adopter ce projet de loi sans de nouvelles preuves corroborant les témoignages déjà rendus ou démontrant de manière à n'en pas pouvoir douter que cette femme a mené une vie d'immoralité depuis qu'elle s'est séparée de son mari. Pour les raisons que j'ai indiquées, les dépositions recueillies dans cette affaire ne me paraissent pas justifier le divorce ni autoriser la Chambre à faire subir à ce projet de loi sa troisième lecture.

M. CROCKET: Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami de Perth pour dire que le Parlement doit exercer une extrême circonspection avant d'accorder un divorce. J'avoue que, sur les trente et quelques cas de divorce soumis pendant cette session au comité des bills d'intérêt privé, il en est au moins trois à l'égard

desquels je doute fort que l'on doive accorder le divorce.

Pour ce qui est néanmoins du cas actuel, les preuves fournies, et que le comité me paraît avoir examinées avec le plus grand soin, m'ont absolument convaincu de la faute reprochée à l'intimée. La preuve démontre que l'intimée dans cette affaire s'absentait régulièrement tous les soirs de sa maison, ne revenant qu'à une heure fort avancée et avait fait savoir à son mari qu'elle était fatiguée de lui, qu'elle avait des préférences pour un autre et qu'elle se proposait, je pense, de vivre avec cet autre. Immédiatemnt après lui avoir tenu ce propos, elle s'est séparée de son mari, et la preuve fait avoir que, pendant un an, elle a habité à Toronto, avenue Ossington, je crois, une maison dont le seul occupant était un individu du nom de Hillyard, qu'elle a présenté à ses voisins, comme étant son frère, alors que les dépositions établissent qu'il n'en était rien. C'est là, à mon avis, un ensemble de circonstances d'où une seule conclusion s'impose, et, quant à moi, je n'hésite pas à dire que, de toutes les affaires soumises au comité des bills d'intérêt privé à cette session, la présente est celle où j'ai le moins de doute relativement au droit du pétitionnaire de divorcer.

(Le préambule, mis aux voix, est adopté, puis il est fait rapport du projet de loi, qui subit sa 3e lecture et est adopté.)

DISCUSSION DU BILL TENDANT A ACCORDER LE DIVORCE A LENORE POWER.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 234), présenté par M. MacNutt, tendant à faire droit à Lenore Power.

Sur l'article 1er.

M. CARROLL: Un certain nombre de personnes ont appelé mon attention sur cette affaire, il y a quelques jours, et j'ai pris la peine de lire les dépositions soumises au comité du Sénat. Je dois dire qu'à mon avis je n'ai trouvé aucune preuve justifiant un divorce. Il nous faut, je crois, être fort circonspects à l'occasion de ces sortes de projets de loi. A défaut d'une preuve directe du seul fait qui justifie l'intervention du Parlement, il devrait, à mon sens, y avoir surabondance de preuves indirectes nous permettant de décider que la personne s'est rendue coupable de l'acte reproché.

Je ne relaterai point les dispositions recueillies dans cette affaire. Dans le fait, la personne désignée comme intimée s'est présentée devant le comité du Sénat, et elle a absolument nié que rien se soit passé entre elle et Power qui fût de nature à autoriser un divorce. On lui a fait subir un contre-interrogatoire des plus sévères d'où elle est sortie sans avoir le moins du monde varié. Je ne vois donc point sur quoi nous pouvons nous baser pour supposer ou conclure que le seul fait dont la preuve importe dans une affaire de ce genre n'a été démontré, ni même que l'on a tenté de l'établir. M'est avis que le Parlement fédéral doit ne pas traiter à la légère ces sortes de questions et ne pas se contenter de preuves aussi faibles. A titre d'avocat, j'estime que, dans cette affaire, nulle preuve n'autorise le Parlement à laisser passer le présent bill.

Voilà pourquoi je repousse ce bill, et si les députés n'ont pas lu la preuve testimoniale, je leur conseillerais de le faire avant d'exprimer leurs suffrages.

M. BOYS: Comme j'ai largement pris part à la discussion de ce bill devant le comité des bills d'intérêt privé, je crois devoir faire une courte observation.

D'abord, je dois dire que je souscris entièrement aux observations du député du Cap-Breton-sud (M. Carroll). A mon avis, à en juger d'après son propre témoignage et d'après les dépositions des autres témoins, la pétitionnaire n'a pas droit au divorce. Pour diverses raisons, et entre autres, parce que la preuve testimoniale est de nature délicate, je m'abstiendrai d'entrer dans les détails; seulement on me permettra bien de signaler ici deux ou trois exemples frappants de la faiblesse de la preuve alléguée par la pétitionnaire, au cours de sa déposition. Sa seule et unique preuve, c'est l'aveu que son mari lui aurait fait, dans un moment de chagrin et de repentir. . .

M. LANCASTER: A elle-même?

M. BOYS: A elle-même. Elle déclare dans sa déposition que son mari lui a fait un aveu, et c'est la seule preuve qu'elle apporte à l'appui de sa demande.

Elle dit (page 11):

Il avoua qu'il avait agi avec trop de familiarité avec May.

Dans l'audition contradictoire (page 14), elle s'exprime ainsi:

Il dit: c'est ma faute, j'ai voulu me conduire avec trop de familiarité avec May.

Il n'est guère convenable qu'une personne, croyant qu'un adultère avait été commis, aurait fait pareille affirmation, au cours de l'audition contradictoire et affirmé que son mari lui aurait dit qu'il avait voulu agir avec trop de familiarité; car, à mon avis, en pareille matière, il ne se serait pas contenté de vouloir. En examinant les autres parties de la preuve, on voit qu'en réponse au président, elle dit:

D. D'après ce qu'il a dit, vous avez parfaitement compris qu'il avait eu des relations avec elle à cette époque?

Sa réponse:

C'est certainement la déduction que j'en ai tirée.

Nulle part, dans sa déposition, elle ne va au délà de cette déduction. A l'encontre de ce témoignage, nous avons la dénégation positive de la jeune fille elle-même: Un autre détail frappant figure dans cette preuve testimoniale.

L'acte criminel fut commis, si toutefois il le fut, le 13 novembre, un mercredi. C'est le dimanche suivant qu'elle l'apprit. Le 25 novembre, quelques jours plus tard, elle délivre à cette jeune fille, qu'elle blâme, ce certificat de moralité:

Mademoiselle Dyer a demeuré trois ans avec moi à titre de demoiselle de compagnie. Je l'ai trouvée travailleuse, capable et digne de confiance, et me ferai un plaisir de répondre aux demandes. Adresse, Mme Power Cobourg, Je me sépare d'elle, parce que je ne puis plus garder de demoiselle de compagnie.

(Signé): Lenore Dennis Power.

La seule conclusion qui s'impose, c'est que, lorsque la pétitionnaire délivra ce certificat de moralité, elle ne devait nullement songer au divorce, et que le divorce n'a été qu'une réflexion tardive.

J'aurais hésité à prendre la parole, n'eût été la faible majorité du vote donné en comité. Cette affaire est venue deux fois en discussion devant le comité. L'affaire est venue par erreur, avant la deuxième lecture du bill et avant son renvoi régulier, et sept voix contre trois repoussèrent la demande de divorce. Il nous est revenu de nouveau, ayant ce soir-là même subi sa deuxième lecture. Dans cette circonstance, le vote fut de 6 contre 6 et un membre du comité qui en premier lieu n'avait pas voté, décida finalement de le faire et sa voix fit pencher la balance en faveur du bill. Il est regrettable que cette habitude d'accorder des divorces se soit implantée au Canada; mais tant que ces bills viendront en délibération devant le comité des bills d'intérêt privé et que les membres du comité devront assumer la responsabilité de prendre part aux travaux de ce comité, il faut faire notre devoir. La preuve testimoniale ne nous autorise pas à accorder cette demande de divorce, et si le projet à l'étude est adopté, alors je demeurerai convaincu qu'il est aussi facile de faire voter pareil bill par ce Parlement que d'obtenir un divorce à Reno.

M. CROCKETT: En toute déférence pour les vues exprimées par le député de Simcoe-sud (M. Boys), je dois dire que les dépositions faites devant le comité du Sénat au sujet de cette affaire et étudiées devant le comité des bills d'intérêt privé prouvent que le défendeur est coupable de l'acte criminel dont il est accusé. N'eussé-je tenu compte que de la preuve que la pétitionnaire a fournie relativement à l'aveu du mari au sujet de sa conduite, je n'aurais pas été disposé à voter en faveur du divorce; mais la mise en cause a été interrogée par le conseil représentant le défendeur, cette personne a corroboré chaque détail de l'aveu que le défendeur a fait à la pétionnaire, sauf relativement à la réalité de l'adultère. Il n'y a pas le moindre doute que si l'aveu que le défendeur a fait à la pétitionnaire est vrai, l'acte criminel a été commis, et tout tribunal civil au pays en aurait jugé ainsi.

Je lirai seulement la preuve matérielle à la page 11, qui est ainsi conçue:

Il dit: "Eh bien, mercredi soir dernier, je me suis conduit follement. J'étais assis en bas et May se trouvait assise là et je l'ai prise sur mes genoux—elle n'a pas eu l'air de faire grande résistance, elle ne m'a pas paru avoir beaucoup de vêtements sur elle et je devins très curieux et me mis à l'examiner". Il dit: "Je passai mes mains sur ses vêtements et je trouvai qu'elle n'avait pas de caleçon". Il dit: "Elle resta ainsi assise pendant quelque temps et ensuite déclara qu'elle voulait aller se coucher; alors je la portai en haut dans sa chambre avec mes bras passés autour de son corps nu". Je dis: "Et vous êtes allé vous coucher avec elle?" Il dit: "Non, pas à ce moment, je n'y suis pas allé". Il dit: "Je suis descendu et j'ai bu un peu de whiskey et je suis allé en haut de nouveau, je me suis deshabillé et je suis allé à son lit".

Si ce témoignage était rendu devant un tribunal quelconque, il serait accepté comme une preuve d'adultère. On peut bien comprendre que la jeune fille n'admettrait peut-être pas le fait réel, mais c'est la seule différence entre la déclaration de la mise en cause et de la pétionnaire dans ce cas. C'est pourquoi j'ai voté pour accorder le divorce.

M. CARVELL: Il n'y a pas de preuve ici pour corroborer ce témoignage. L'aveu que le mari a fait à sa femme est simplement un aveu de familiarité avec une tierce personne; cette jeune fille admet toutes ces familiarités, mais elle jure absolument, même après une heure de contre-interrogatoire, que rien ne s'est passé entre eux en dehors quelque familiarité. J'ai l'intention de demander un vote sur cette question avant qu'elle ne soit réglée par le comité.

M. THOMSON (Qu'Appelle): On a dit que dans ce cas il y a une preuve suffisante pour convaincre un tribunal. Je ne suis absolument pas de cet avis. J'ai lu le dossier avec soin et je lui ai consacré une sérieuse attention. Je suis persuadé que ce n'est pas un témoignage qui convaincrait un juge que l'adultère a été commis.

Il n'y a pas de doute qu'il y a eu tentative et l'homme serait moralement aussi blâmable que s'il avait réussi, mais si nous devons décider ici qu'il y a réellement eu adultère nous n'avons aucune preuve sur ce point. Notre devoir est de décider du

bill sur les témoignages qui ont été soumis et, en conséquence, je suis prêt à voter contre l'octroi de ce divorce. L'homme lui-même n'admet pas d'une façon positive et la pétitionnaire dit simplement que d'après ce qu'il a dit elle a conclu que certaines choses s'étaient passées.

M. BENNETT (Simcoe-est): Je ne suis pas membre du comité des bills privés, mais j'ai entendu une grande partie de la discussion et j'ai parcouru les témoignages. D'abord, aucun de nos collègues n'a parlé du fait que l'homme a admis, et ce n'est pas nié par la jeune fille, qu'il était absolument en état d'ivresse au moment où l'acte a eu lieu. Tout le secret de l'affaire repose sur le fait que d'après le témoignage cette femme est simplement fatiguée de cet homme. Elle a un revenu annuel de $1,400 et héritera d'environ $60,000. D'après moi, si l'homme n'avait pas valu un dollar, la fille aurait été chassée de la maison et l'homme envoyé au travail aussi. Admettez que cet homme ait été poursuivi, s'il y a délit, quelle est la preuve?

La dénégation positive de l'homme que rien d'inconvenant n'était arrivé— par inconvenant, je veux dire adultère—et aussi la dénégation formelle de la jeune fille. Si un divorce est accordé, cette personne est flétrie pour la vie. La pétionnaire et son mari ne sont pas très âgés. Pour moi, je voterai contre le divorce et probablement dans un an ils seront revenus à la raison.

M. CARVELL: Comme je l'ai dit au Parlement depuis dix ans, tout cela prouve que ce n'est pas ici un tribunal pour juger des cas de ce genre. Je ne reproche rien à un honorable député qui prétend que l'homme n'est pas coupable et je suis aussi honnête dans mon opinion que l'on a établi une cause très forte. J'appuie mon opinion sur la correspondance et la preuve, et je l'appuie encore davantage sur ce que la pétitionnaire n'a pas dit que sur ce qu'elle a dit . . .

Quelques DEPUTES: Oh!

M. CARVELL: Toute cette cause établit l'injustice que la Chambre commet en siégeant comme cour d'appel sur une preuve qu'elle n'a pas entendue, sans savoir comment les témoins ont déposé, ce qui est très important dans la plupart des cas. Le comité du Sénat a étudié la question sérieusement et il a décidé qu'un divorce devrait être accordé.

M. BEST: L'honorable député pense-t-il qu'un jury rendrait une décision sur une preuve qui n'a pas été donnée plutôt que sur la preuve faite?

M. CARVELL: L'honorable député ne parle pas sérieusement quand il pose cette question. Mon honorable ami de York (N.-B.) (M. Crockett) qui est un avocat, un des meilleurs avocats de la Chambre, et qui est président du comité, m'a donné son opinion sur le résultat légal des témoignages et je suis absolument de son avis. D'après moi, la femme mise en cause n'a pas dit la vérité.

M. CARROLL: Y a-t-il eu aveu d'adultère?

M. CARVELL: Je n'ai pas l'intention dans cette place publique de discuter les détails de l'affaire.

M. BENNETT (Calgary): Lord Hannen, qui a été longtemps président de la cour de divorce en Angleterre, dit qu'en pareil cas, lorsque la preuve faite permet de conclure indifféremment à l'innocence ou à la culpabilité de l'accusé, le jury doit prononcer l'acquittement. Les faits qui ont été prouvés dans cette cause peuvent aussi bien être interprétés comme établissant l'innocence de l'accusé que sa culpabilité et je me propose de lui accorder le bénéfice du doute. Ici, c'est le mari lui-même qui a mis sa femme au courant de certaines choses qu'il considérait comme constituant de sa part des torts graves. Il lui téléphona et elle partit de Toronto. Il alla la rencontrer à la gare et elle prétend qu'il lui aurait alors avoué avoir tenu une conduite répréhensible à l'égard de la jeune fille en question, mais que tout s'était borné à des familiarités et qu'il n'y avait rien eu de criminel. Nous avons aussi la dénégation formelle de la jeune fille et il est prouvé que c'est le mari qui a averti sa femme. Ces faits prouvent autant l'innocence que la culpabilité et pour déclarer cet homme coupable des actes qu'on lui reproche, il me faudrait aller au delà de ce que disent tous les auteurs que j'ai consultés.

(L'article est renvoyé: Pour, 47; contre, 22).

Le comité lève la séance.

3e LECTURE.

Du bill n° 235, déposé par M. Fripp, constituant en corporation The Board of Management of the Canadian District of the Evangilical Lutheran Joint Synod of Ohio and others States.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LA RESOLUTION TENDANT A SUBVENTIONNER LE NORD-CANADIEN.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le projet de résolution à l'effet de subventionner la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario.

M. GRAHAM: Au moment où la séance a été suspendue, j'avais presque terminé mes remarques, mais quelqu'un m'ayant demandé d'expliquer la disposition mise

dans toutes les lois concernant les subventions aux chemins de fer, je considère qu'il n'est que juste d'expliquer clairement ce que j'entends par cette disposition. L'article que l'on retrouve invariablement dans toutes ces lois, sauf dans celle-ci, est ainsi conçu:

L'octroi de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnés à la condition que la commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer de correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite comission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

L'an dernier, lorsqu'il s'est agi d'accorder une subvention au chemin de fer Nord-Canadien du Pacifique, j'ai demandé que cet article fût ajouté à la loi. Mon amendement a été rejeté. Je proposerai en amendement à cette résolution ou au bill qui sera basé sur cette résolution, que cet article soit ajouter, ainsi que le nom du chemin de fer Nord-Canadien du Pacifique, de manière à ce que l'article s'applique à cette partie de la ligne transcontinentale, comme à toutes les autres parties. Je sais parfaitement que le premier ministre va prétendre qu'il s'agit d'une autre compagnie et que dans le moment il n'est pas question de subventionner cette compagnie. Je maintiens que c'est le même réseau, appartenant aux mêmes personnes, et que ce chemin fera partie de la ligne transcontinentale. C'est probablement la dernière occasion que nous aurons d'imposer une condition de cette nature à cette ligne transcontinentale, pour la mettre sous la juridiction de la commission des chemins de fer, comme toutes les autres lignes transcontinentales. J'ai cru devoir faire ces quelques remarques, pour avertir le premier ministre que j'ai l'intention de proposer un amendement à la résolution ou au bill.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): L'honorable député revient sur une question qui a été discutée l'an dernier, les effets de l'arrangement conclu entre cette compagnie et le gouvernement de la Colombie-Anglaise et par lequel elle s'engage à ne pas avoir recours à la commission des chemins de fer.

M. GRAHAM: Et au terme duquel arrangement, les tarifs de la compagnie ne seront pas soumis à la commission des chemins de fer, vu que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a désigné un autre tribunal pour fixer les tarifs.

M. BORDEN: Autant que je me rappelle, les dispositions de la loi des chemins de fer sembleraient indiquer que la commission aura juridiction quant au trafic d'entier parcours. La réponse a été que la compagnie s'était engagée à ne pas invoquer cette juridiction. Voilà la situation telle que je me la rappelle.

M. GRAHAM: La compagnie s'est engagée à ne pas invoquer cette juridiction et je prétends que la décision du conseil privé rend nulle cette partie de la loi des chemins de fer qui donne juridiction à la commission sur les tarifs d'une ligne en partie provinciale.

M. BORDEN: En tant qu'il s'agit de cette question, je crois que l'honorable député reconnaîtra avec moi que ce réseau doit être considéré dans son ensemble, et qu'en fin de compte il doit devenir la propriété d'une seule et même compagnie qui l'exploitera.

M. GERMAN: Qu'avez-vous à dire à propos de la Colombie-Anglaise?

M. BORDEN: J'en arriverai à cela, dans un moment. Si ce chemin de fer doit jouer le rôle d'une route transcontinentale, il est plus qu'évident que tout ce réseau doit, avant longtemps, tomber sous la direction et devenir la propriété d'une seule compagnie qui devra s'adresser à ce Parlement à cette fin. Ce dernier aura tout le pouvoir voulu pour stipuler que toute la ligne, de l'océan Pacifique à Québec, ou de n'importe quel point terminus de l'est, devra relever de la commission des chemins de fer du Canada. Je connais d'avance le résultat. De plus, en relisant le compte rendu du débat qui s'est poursuivi, l'année dernière, je constate que j'ai argué alors—et je ne vois aucun motif qui puisse m'engager à en arriver à une autre conclusion—à moins qu'il n'ait été rendu, dans les entrefaites, une décision semblable à celle sur laquelle l'honorable député s'appuie—que, d'après les dispositions de la loi sur les chemins de fer, la commission des chemins de fer du Canada a juridiction sur le trafic qui passe par cette ligne. J'admets avec mon honorable ami qu'il est à désirer que toute cette ligne soit placée sous la juridiction de la commission des chemins de fer en ce qui a trait, non seulement au trafic en transit, mais encore au trafic en général. Mais les circonstances qui ont entouré l'octroi de la subvention par la province de la Colombie-Anglaise n'étaient pas conformes à ces données, en tant que cette ligne se trouvait dans les limites de cette province et qu'elle

avait reçu l'aide de cette dernière. Nous n'avons pas cherché à intervenir, l'an dernier, pour la raison que, en ce qui concerne le trafic de transit, nous estimions que la question relevait de la commission des chemins de fer. Mais peu importe qu'il en soit ou non ainsi, cette voie ferrée doit certainement devenir la propriété d'une seule compagnie qui l'exploitera, si elle doit être vraiment une ligne transcontinentale.

Mon honorable ami est tombé d'accord avec nous à propos du statut de ce chemin de fer. Dès 1903, alors que nous discutions le projet de l'ancien gouvernement de construire un nouveau chemin de fer transcontinental, j'ai dit, devant cette assemblée, que le réseau du Nord-Canadien avait, et même en ce temps-là, atteint le statut d'une voie ferrée transcontinentale. Tenant compte de ses développements et de ses progrès subséquents, je suis certain que le Nord-Canadien doit être considéré comme l'un des grands chemins de fer transcontinentaux du Canada.

J'approuve entièrement l'appréciation que l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a faite de l'importance du système de transport de ce pays, au point de vue du développement et du progrès du Canada. Il va sans dire qu'il est évident que le développement et le progrès qui a existé, au Canada, au cours de ces dernières années, étaient dus à beaucoup de causes dont une fut l'abondance et la variété de nos ressources naturelles et les aptitudes et l'énergie de notre peuple à développer ces richesses. Mais il y a deux autres grandes causes qu'on ne doit pas perdre de vue et sans lesquelles le progrès du Canada, au cours des quinze ou vingt dernières années, eût été moins accentué. Ces deux causes sont le développement du transport—l'énorme poussée donnée à la construction des voies ferrées—et le très grand nombre d'immigrants qui nous sont arrivés de toutes parts. La construction de chemins de fer et l'immigration ont joué un rôle important, ainsi que nous le savons tous, dans le progrès et le développement de ce pays, au cours des années écoulées. Je partage l'avis de l'honorable député de Renfrew-sud dans ce qu'il a dit des efforts soutenus, tentés par le peuple canadien et des sacrifices énormes que ce dernier a faits en vue de prolonger, de développer les systèmes de transport du pays. Des avantages de transport économiques et rapides sont plus nécessaires au Canada qu'ils ne le sont dans le cas d'aucun autre pays du monde, peut-être. Nous possédons toutes ces vastes ressources naturelles dispersées sur un pays aussi grand que l'Europe; nous avons une population échelonnée, dans une certaine mesure, dans des centres isolés sur la surface de notre grand pays. Le problème des transports commence à la ferme, à la manufacture, ou à aucun autre centre de production et ne cesse que lorsqu'il atteint le marché, que ce soit en ce pays ou ailleurs.

Un autre fait que nous devrions reconnaitre, c'est que les difficultés qui s'opposent à l'établissement, en ce pays, d'un système de transport, sont beaucoup plus grandes que celles qu'ont à surmonter nos voisins du sud. Nous avons un territoire de 800 milles d'étendue au nord de la région du lac Supérieur où il n'y a pas de trafic local et qui probablement ne comptera pas beaucoup d'habitants d'ici plusieurs années. Donc, en considérant le projet de construire une ligne transcontinentale, au Canada, on doit tenir compte de ces 800 ou 900 milles de chemin qu'il faudra construire et exploiter et qui, en ce qui concerne le trafic, ne peuvent rémunérer aucunement la compagnie qui possèdera cette voie ferrée, ce qui, jusqu'à un certain point, est un obstacle sérieux à cette entreprise.

Quoi qu'il en soit, il me semble que le progrès et le développement du pays en matière de transport ont été beaucoup plus grands qu'on ne pouvait raisonnablement prévoir, il y a vingt-cinq ou trente ans. L'œuvre que la nation canadienne a accomplie est vraiment étonnante. Je sais qu'en mainte partie du pays, dans l'Ouest notamment, on a eu fort à se plaindre des façons d'agir de certaines de nos compagnies de chemins de fer, mais cela provient en grande partie de ce qu'il a fallu transporter en l'espace de quelques semaines le produit d'une moisson extraordinairement abondante. Le problème que les compagnies de chemins de fer ont à résoudre, ressemble beaucoup à celui qui se pose à une compagnie de tramways dans une grande ville, quand les 10,000 habitants d'un tout petit rayon veulent se faire transporter en très peu de temps.

Il y a autre chose à considérer dans l'examen des projets que le Gouvernement soumet au Parlement: outre que le coût de la main-d'œuvre et des matériaux s'est considérablement accru au cours des huit ou dix dernières années, on s'est heurté, dans la construction et l'exploitation des voies ferrées, à des obstacles imprévus. On a constaté que la construction de ce chemin de fer à travers les montagnes Rocheuses et le long de la rive nord du lac Supérieur offre des difficultés auxquelles on ne s'attendait pas et entraîne des dépenses qu'on ne pouvait prévoir—sans compter qu'au cours des derniers douze ou dix-huit mois, l'argent s'est fait plus rare qu'il ne fut jamais depuis vingt ans. C'est une crise qui sévit dans le monde entier et non pas seulement au Canada; elle se fait donc sentir là où le Canada puise depuis des années les capitaux nécessaires à l'épanouissement de ses réseaux de chemins de fer .

Ces obstacles, je les ai signalés; mais ils ne sont pas assez sérieux pour que nous souffrions qu'ils entravent le développement de nos voies ferrées. Le nombre de ceux qui émigrent au Canada est très considérable; l'an dernier, si je ne me trompe, il fut d'environ 400,000. Nous avons dans toutes les parties du pays, et plus particulièrement dans l'Ouest, de vastes étendues de terre qui n'ont pas encore été mises en culture. Bien que je ne parle que de mémoire, je crois que je ne me trompe guère en disant que des 500,000,000 d'acres de terre des provinces des prairies, il en est 250,000,000 qui sont propres à la culture, et que de ces 250,000,000 d'acres, il y en a à peine 15 ou 20,000,000 où la charrue ait passé.

Nous avons donc une étendue prodigieuse de terre arable susceptible de produire assez de grain, non seulement pour le Canada, mais presque assez pour le monde entier, et qui attend la venue du laboureur. Différentes nations de l'univers, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis entre autres, nous envoient des colons qui se dirigent vers cette région où ils s'occupent de travaux propres à rendre le sol productif.

Dans les circonstances, je considère, partageant entièrement en ceci l'avis si bien exprimé par l'honorable député de Renfrew-sud, que le Parlement du Canada ne saurait laisser échouer cette entreprise, ni même souffrir que le progrès en soit indûment entravé. C'est dans cette pensée que nous avons déposé ces projets de résolution.

Je crois qu'on s'est légèrement mépris sur le sens des paroles du ministre des Finances, lorsqu'il signala à l'attention du comité certaines données relatives aux capitaux nécessaires à la construction du Nord-Canadien. Je dois avouer que lorsque ces données me furent mises sous les yeux, grande fut ma surprise. On croyait généralement—je le pensais moi-même—que la majeure partie des capitaux nécessaires à la construction du Canadien-Nord avait été prélevée au moyen d'obligations et de valeurs garanties par le gouvernement fédéral ou par les gouvernements des diverses provinces; mais quand les faits m'eurent été exposés sous leur jour véritable, je constatai que ces valeurs—je ne parle pas ici des subventions—représentaient un total de $265,000,000, dont $145,000,000 n'étaient garantis ni par le Gouvernement fédéral ni par le gouvernement d'aucune province, et que le reste des valeurs, c'est-à-dire $120,000,000, avait été garanti soit par le gouvernement fédéral, soit par celui de l'une quelconque des provinces. Il se trouve donc que des $120,000,000 de valeurs émises pour la construction de ce vaste réseau transcontinental et garanties par un gouvernement quelconque, le Gouvernement du Canada n'en avait garanti que pour $58,000,000, soit à peine un peu plus du cinquième.

Je tiens à ce que le comité soit bien mis au fait de ce détail, parce qu'il révèle un état de choses que j'ignorais et dont je ne soupçonnais même pas l'existence. Je pensais que ces valeurs avaient été garanties par un gouvernement ou par l'autre.

Ainsi que le ministre des Chemins de fer l'a fait observer, le Parlement fédéral a voté un grand nombre de subventions aux chemins de fer au cours des quinze ou vingt dernières années, et les gouvernements qui se sont succédé se sont donné pour règle de subventionner les voies ferrées jusqu'à concurrence de $6,400 par mille, le coût de la construction étant censé devoir s'élever à un chiffre déterminé.

On a accordé cela tout naturellement, se basant uniquement sur le fait que la voie en perspective plaisait au Gouvernement et que le public y trouverait un avantage raisonnable. J'ai en main la liste des voies ferrées auxquelles on a accordé des subventions dans le cours des huit ou dix dernières années. Cette liste est très longue et les voies sont en vérité de longueurs diverses; de petits embranchements variant de 3, 4 ou 6 milles de longueur jusqu'à des lignes de 500 et 1,000 milles de parcours formant des parties importantes de nos grands réseaux de transport. Autant que je sache, jamais aucun Gouvernement ni aucune Chambre n'a hésité à accorder des subventions de cette valeur à une voie ferrée quelconque qui lui semblait être raisonnablement de nature à favoriser le public sous le rapport des moyens de transport. J'ose dire, sans crainte de contradiction, que cela indique assez bien la ligne de conduite qui a été suivie par le Gouvernement du très honorable chef de l'opposition aussi bien que par celui qui était aux affaires avant 1896. Or, la proposition soumise actuellement au comité ne concerne point une voie ferrée aussi peu importante que plusieurs de celles qui ont été subventionnées au cours du dernier quart de siècle; il s'agit d'une voie qui constitue la ligne principale d'un vaste réseau transcontinental de chemin de fer, un réseau au sujet de l'achèvement duquel l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a dit avec raison que la bonne foi du Gouvernement et celle du pays y sont engagées, pourvu que les demandes de subvention ne soient point exagérées.

Dans ces conditions il semble que l'on devrait s'attendre à ce que la proposition d'accorder une subvention de $6,400 par mille, subventions accordée par le Parlement à différents chemins de fer au cours des vingt-cinq ou trente années passées, ne dut rencontrer aucune objection, eu égard surtout aux circonstances que je viens de

mentionner. Il est absolument certain que la construction de cette partie de la ligne pour laquelle on demande cette subvention est fort coûteuse, peut-être pas aussi coûteuse que celle de la voie ferrée pour laquelle le Parlement a accordé une subvention de $12,000 par mille au cours de la dernière session, mais encore deux fois et même trois fois plus coûteuse que celle de quelques-unes des lignes subventionnées pendant la période dont je viens de parler. On a accordé une subvention de $6,400 par mille à plusieurs de ces voies ferrées dont la construction n'a pas dépassé $20,000 ou $25,000 par mille.

Assurément, considérant l'augmentation considérable du coût de sa construction, l'importance de cette voie ferrée et les conditions dont j'ai parlé, il ne se trouvera pas ici un seul honorable député qui prétende que le Gouvernement ne doive pas donner à cette voie ferrée une aide raisonnable. L'aide que nous proposons de donner ne se borne pas à cela, car nous avons demandé au Parlement d'accorder, non seulement la subvention ordinaire de $6,400 par mille, mais une autre subvention supplémentaire de $5,600 par mille, ce qui fait en tout $12,000 par mille. Si nous basons notre proposition simplement sur l'importance de cette ligne comparée à celle des lignes auxquelles on a accordé $6,400 par mille, et que nous tenions compte du fait qu'il s'agit de la ligne principale et non des embranchements destinés à l'alimenter, on devra nous trouver absolument raisonnables.

Nous attirons aussi l'attention du Parlement, non seulement sur l'augmentation considérable du coût des travaux de construction au cours de ces dernières années, mais aussi sur les conditions financières très rigoureuses qui ont mis ceux qui s'intéressent à la construction des chemins de fer dans la presque impossibilité de trouver les moyens de continuer leurs travaux. Un arrêt dans l'exécution des travaux entraînerait des conséquences très graves non seulement pour la compagnie—car nous n'avons à nous en occuper qu'autant ses intérêts touchent à l'intérêt public—mais pour tout le pays en général. Nous proposons, comme nous l'avons fait l'année dernière pour une autre partie de la même ligne, qu'une subvention, non de $6,400 par mille, mais de $12,000 par mille soit accordée à ce réseau de chemin de fer, car nous croyons que cette aide est nécessaire pour achever les travaux. Le Parlement doit tenir compte de la situation à laquelle le pays et les compagnies de chemin de fer ont à faire face dans les conditions présentes. Je me suis enquis très sérieusement des efforts que font cette compagnie et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour se procurer les fonds nécessaires pour continuer leurs travaux à l'avenir comme elles s'en sont acquittées dans le passé.

Il n'est point nécessaire que j'entre dans les détails en ce qui concerne les efforts que l'on a faits pour trouver les capitaux nécessaires à l'achèvement de ces deux voies. Je pense que les honorables députés des deux côtés de cette Chambre conviendront qu'il est opportun de ne pas trop entrer dans des détails de cette nature. Qu'il me suffise de dire que, en ce qui concerne, non seulement la construction de chemins de fer, mais des entreprises qui dans les conditions ordinaires seraient regardées comme offrant des garanties de première classe sur le marché monétaire du monde, il a été presque impossible de trouver des capitaux. Mais, nous ne nous en sommes pas tenus là en ce qui touche à ce chemin de fer, bien que les considérations que j'ai soumises à l'intention du comité me semblerait devoir suffire pour convaincre quiconque ne voudrait point voir le progrès et le développement de ce pays, spécialement en construction de chemins de fer, subir maintenant un arrêt subit ou fort préjudiciable. La somme de $5,600 par mille, différence entre la subvention ordinaire de $6,400 et la subvention de $12,000 par mille demandée actuellement, est plus que couverte par la somme de $7,000,000 d'actions ordinaires de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien qui doivent être transférées au ministre des Finances et sont censées être entièrement acquittées, et qui doivent donner à ce pays un certain intérêt au moins à la future prospérité de cette ligne, si elle doit réussir. Si le pays continue à se développer dans l'avenir comme il l'a fait dans le passé—et je pense que personne ici n'a aucune raison d'en douter—il me semble fort probable que cet actif sera de quelque valeur pour lui.

Nous n'avons point accepté d'actions d'aucune compagnie peu importante dont la valeur, même plus tard, pourrait être plus ou moins incertaine. Nous avons demandé pour $7,000,000 d'actions ordinaires de la compagnie primitive elle-même, la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, quelle qu'en puisse être actuellement la valeur indéterminée. Je pense qu'il est non seulement possible, mais probable que dans un avenir même très rapproché, ces actions auront une valeur réelle.

Mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham) a demandé si, oui ou non, le Gouvernement de ce pays sera représenté dans le bureau de direction de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien. Je ne doute point que l'on ne puisse facilement l'obtenir, si cela en vaut la peine. Depuis que nous sommes aux affaires, et même depuis quelque temps auparavant, le Gouvernement du Canada a été représenté dans le bureau de

direction du Grand-Tronc-Pacifique par un membre au moins; je ne suis pas certain qu'il y en ait plus d'un.

Sir WILFRID LAURIER: Un seul.

M. BORDEN: Je dois dire que jusqu'à présent, qui que soit ce monsieur, je n'ai point encore constaté qu'il soit résulté un avantage marqué de sa présence dans ce bureau de direction. Il est là et il y représente le pays; mais je ne sais pas encore si le pays en retire un avantage quelconque.

Quelques-uns de nos honorables adversaires nous ont demandé franchement: Pourquoi n'avez-vous point agi ici au moyen d'un prêt, comme pour le Grand-Tronc-Pacifique, et pourquoi proposez-vous d'accorder à cette compagnie une subvention élevée tandis que vous ne proposez que de faire un prêt au Grand-Tronc-Pacifique? Eh bien, mon honorable ami le ministre des Finances a discuté cette question en détail et je ne veux point répéter tout au long ce qu'il a dit. Mais peut-être y a-t-il un point ou deux sur lesquels il n'a pas insisté autant que je l'aurais désiré. D'abord on pourrait examiner la question de savoir si, oui ou non, ces lignes de chemins de fer seront des lignes concurrentes dans l'Ouest, et, dans ce cas, elles devraient être mises sur le même pied, si nous les reconnaissons comme des lignes transcontinentales à l'achèvement desquelles le destin de ce pays se trouve en quelque sorte attaché.

On pourrait peut-être faire ressortir cette condition, bien que je ne la signale point comme la principale. Quelle que puisse être la valeur de cet argument, si on peut y attacher une valeur quelconque, il doit paraître clair à quiconque dans cette enceinte a entendu cette discussion, que si l'on accorde à cette voie ferrée, qui s'étend de Montréal à la côte du Pacifique, la subvention proposée, elle aura encore reçu beaucoup moins d'aide financière que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour sa ligne de Winnipeg à la côte. Les chiffres cités établissent clairement cette assertion en ce qui concerne la ligne principale.

Je sais que mon honorable ami, le député de Renfrew-sud (M. Graham), a parlé de certaines terres achetées par la compagnie du chemins de fer canadien du Nord ou par une de ses compagnies auxiliaires de voies ferrées possédant des chartes dans l'Ouest et qui avaient reçu ces terres à titre de concessions. Ce ne sont point là des concessions de terres faites à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord ou à l'une quelconque de ses compagnies auxiliaires. N'importe qui dans cette Chambre, ou n'importe quelle compagnie de chemin de fer du Canada, eût pu acheter ces entreprises et acquérir ces concessions de terre comme l'a fait la compagnie du chemin de fer canadien du Nord. Autant que je puis m'en rendre compte par les renseignements que j'ai pu recueillir, ces entreprises ont été achetées, pour ainsi dire, sur le marché public. Elles étaient à vendre et l'une de ces compagnies les a achetées et a acquis ainsi tous les avantages qui y étaient attachés. Mais ce ne sont point là des concessions directes accordées à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, ou préalablement à l'une de ses compagnies auxiliaires.

Vous devez aussi considérer que, comme je viens de le dire, même si vous lui octroyez cette subvention, cette compagnie n'aura point encore reçu, au point de vue financier, une aide égale à celle de la compagnie qui a été subventionné pour sa ligne de Winnipeg à la côte du Pacifique. Il y a une autre considération sur laquelle le ministre des Finance n'a peut-être pas assez insisté.

L'aide a été accordée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à des conditions telles que pas un seul dollar ne peut être déduit du montant payable par le Canada à cette compagnie pour le transport des malles; mais en tant qu'il s'agit du chemin de fer canadien du Nord, chaque dollar de cette subvention est sujet à cette condition. C'est là une autre position avantageuse très distincte en faveur non seulement de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et qui contraste avec la condition imposée à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, et le paiement de 3 p. 100 sur le montant de cette subvention s'élève pas à une somme assez considérable même à raison de $6,400 par mille.

Le ministre des Finances a démontré—et j'ai sous la main les chiffres pouvant établir ce point, si c'était nécessaire—qu'en tant qu'il s'agit de l'aide au moyen de la garantie des valeurs, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, depuis Winnipeg jusqu'au littoral, a reçu du Dominion plus d'aide que le Nord-Canadien n'en a reçu de Montréal au littoral. Si l'on tient compte de ces considérations, il ne me semble pas que la proposition actuelle soit déraisonnable.

Les honorables membres de la gauche disent: Pourquoi n'atteignez-vous pas ce résultat au moyen d'un prêt au lieu d'une subvention? La réponse que j'ai faite à ce sujet semble suffisante. Mais, outre cela, dans la question de faire un prêt au réseau du chemin de fer Nord-Canadien, il faut tenir compte de tous les besoins de cette route en prévision de ses futures dépenses. Je suis informé d'excellente source que le chemin de fer Nord-Canadien devra dépenser environ $10,000,000 pour établir ses têtes de ligne; et les honorables membres de l'opposition devront tenir compte du fait que grâce à la croissance et au développement de nos villes et de l'augmentation excessive

du coût de la propriété dans ces villes, le coût des têtes de ligne, soit à l'est soit à l'ouest du Canada a augmenté dans d'énormes proportions depuis quelques années. Si nous disions à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien: L'aide que nous vous donnons doit être sous forme de prêt, et nous ne pouvons pas vous mettre sur un pied d'égalité en tant qu'il s'agit de l'argent, même avec le Grand-Tronc-Pacifique, bien que votre ligne jusqu'à Montréal soit plus longue d'environ 1,000 milles que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, depuis Winnipeg jusqu'au littoral; si nous prenions cette attitude, il nous faudrait assumer la responsabilité directe et immédiate de toutes les futures opérations financières de cette compagnie et prendre des garanties dignes de ce nom; nous assumerions ainsi la responsabilité des futures opérations financières de cette compagnie que le pays serait en fin de compte forcé de prélever l'argent nécessaire à l'achèvement de sa ligne. Lorsque vous examinez cette alternative en présence de l'autre, vu surtout que la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien se prétend capable, dans des conditions ordinaires, de se procurer tout l'argent qui lui sera nécessaire pour l'achèvement de sa ligne, et si l'on prend en considération le fait que l'aide que nous accordons maintenant à cette ligne est moindre, en tant qu'il s'agit d'aide financière, que celle que nous avons accordée à une ligne rivale, dont le parcours est de 1,000 milles plus court, il serait déraisonnable et peu sage de refuser de donner cette aide qui permettrait au chemin de fer Nord-Canadien de recevoir une assistance égale à celle qui a été accordée aux autres chemins de fer transcontinentaux, et d'insister pour demander au Parlement d'assumer la responsabilité qui nous engagerait à nous charger de toutes les futures opérations financières de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien.

Pour ma part, il m'en coûterait de demander au Parlement d'assumer cette responsabilité. Il m'a semblé qu'il serait plus raisonnable de dire au Parlement: Ceci est une ligne rivale du Grand-Tronc-Pacifique et relativement à cette ligne, de 1,000 milles plus longue que celle du Grand-Tronc-Pacifique, de Winnipeg au littoral, nous proposons au parlement que le Canada aide à ce réseau dans la même mesure qu'il a déjà aidé au Grand-Tronc-Pacifique depuis Winnipeg jusqu'au littoral. J'ose croire que cette opinion devrait être acceptée par les honorables membres de l'opposition. Quoi qu'il en soit, c'était une question de choix, et je puis assurer aux honorables députés des deux côtés de la Chambre que nous avons étudié avec soin toute la situation avant que de décider de donner l'aide contenue dans ces propositions; et après l'examen le plus sérieux, nous en sommes arrivés à la conclusion, bien que ce fut certainement une affaire assez compliquée, accorder, étant données toutes les conditions, que l'aide que nous devions demander au Parlement, dans les conjonctures actuelles, devrait avoir pour but d'égaliser l'assistance financière directe, et non d'assumer une responsabilité qui nous engagerait à l'avenir à nous occuper des finances du Nord-Canadien.

Si nous eussions adopté cette dernière attitude, nous eussions engagé tout son réseau par une garantie telle que le Parlement aurait pu raisonnablement avoir besoin d'un fort emprunt, et le résultat eut été celui que j'ai indiqué. On ne nous a pas demandé d'assumer cette responsabilité; on nous a demandé de donner de l'aide dans la mesure actuellement proposée, et j'ose répéter que, considérant tous les renseignements soumis au Parlement, l'aide que nous proposons n'est pas déraisonnable.

M. GERMAN (Welland): Si jamais proposition a été compromise par de timides éloges, c'est bien la proposition ministérielle actuellement soumise au comité appuyée par le discours du très honorable premier ministre; car je n'ai jamais entendu prononcer par un premier ministre du Canada un discours plus inconséquent que celui qui a été prononcé par le très honorable ministre au sujet de la proposition actuellement soumise au Parlement. Je suis très porté à croire que le très honorable ministre est d'accord avec un bon nombre de ses partisans—réellement la majorité si l'on s'en rapporte au bruit qui court dans les corridors—qui sont entièrement opposés à ce sujet.

M. HENDERSON: Parlez pour vous-même.

M. GERMAN: Parlant pour moi-même, j'y suis opposé, et parlant pour les honorables membres de la droite, je suis porté à croire, après avoir écouté le discours de leur chef, qu'il n'y a du moins pas d'enthousiasme de l'autre côté en faveur de ce projet. Le soin de faire un discours enthousiasme en faveur de la proposition a été laissé au ministre des Finances, et je ne suis pas étonné qu'il l'ait fait, vu les circonstance qui ont accompagné sa nomination comme ministre des Finances, car dans la province d'Ontario, nous savons tous comment cela s'est fait.

Un DEPUTE: Dites-nous le.

M. GERMAN: Le chemin de fer Nord-Canadien est censé être dirigé par MM. MacKenzie et Mann, chevalier du royaume.

M. BENNETT (Calgary): Qui les a créés chevaliers?

M. GERMAN: L'homme qui dirige la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien est comme sir Joseph Porter, premier lord de l'amirauté dans l'opéra comique "Pinafore": il siège à son pupitre et ne va

jamais sur mer. M. Zebulon A Lash, est l'homme qui dirige la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien et c'est le l'homme qui a organisé le "round robin" et qui a engagé M. White à le signer, avec sir Byron Walker et les autres bons dix-huit libéraux dans la province d'Ontario, contre la résolution de la réciprocité.

Quelques DEPUTES: Qu'avez-vous fait vous-même?

M. GERMAN: J'étais contre la résolution de la réciprocité, mais je ne me promenais pas avec des fanfares. J'ai fait ce que je croyais être dans l'intérêt du pays, et je n'ai jamais eu l'occaion de le regretter.

M. Zebulon A. Lash est le monsieur qui a organisé le "round robin" et qui l'a fait signer par le ministre des Finances, c'est l'homme qui l'a fait ministre des Finances. Maintenant il vient réclamer sa récompense. C'est lui qui dirige la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, si cela peut-être un renseignement pour les honorables membres de la droite.

Il y a de longues années, dans la province d'Ontario, avant la mise en vigueur de la loi relative à la magistrature, nous avions un système de plaidoirie que l'on nommait la plaidoirie spéciale. J'étudiais le droit au bureau de l'honorable Lewis Wallbridge, qui était l'un des plaideurs les plus experts que nous avions dans la province.

M. BENNETT (Calgary): Vous avez été un élève de talent.

M. GERMAN: C'était très technique et très intéressant; mais je crois que je pourrais donner à mon honorable ami le ministre des Finances un bon certificat de plaideur spécial, car dans son plaidoyer il s'est surpassé cet après-midi en manipulant les chiffres relatifs à toute cette transaction.

En premier lieu, il s'est efforcé de démontrer que l'ancien Gouvernement avait fait de grandes concessions à la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique en garantissant ses obligations et il a conclu en disant qu'une garantie d'obligations n'entraîne aucune responsabilité pour le pays. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'insister là-dessus; arrivons-en au point saillant de la situation. Après nombre de questions, d'interrogatoires et d'interruptions, nous avons réussi à forcer l'honorable ministre des Finances de nous dire le montant des subventions reçues par la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien. Nous l'avons finalement forcé de nous déclarer ce qu'est devenu le capital-actions de la compagnie du chemin de fer du Nord. Ce qu'il est devenu. Il dit, si je l'ai bien compris, que $25,000,000 sont retenus en fidéi-commis par la compagnie jusqu'en 1916.

M. COCHRANE: Je crois que c'est là la déclaration qu'il a faite.

M. GERMAN: Alors, jusqu'en 1916 les porteurs d'obligations peuvent les échanger s'ils le désirent pour des actions ordinaires de la compagnie. N'y a-t-il au monde un seul homme qui s'imaginera qu'un détenteur d'obligations garanties par hypothèque sur tout l'actif de la compagnie échangera ces obligations d'ici à 1916 pour le capital-actions ordinaire de la compagnie? Il en résultera qu'en 1916, ces $25,000,000 de capital-actions seront libérés et appartiendront à Mackenzie et Mann, tout comme les $45,000,000 appartiennent aujourd'hui à ces messieurs. L'honorable ministre des Finances a déclaré cet après-midi que $45,000,000 de ce capital—c'est là mon impression, mais je m'en rapporterai à ce que les Débats diront demain—ont été remis à Mackenzie et Mann comme représentant la compagnie de construction du chemin de fer Nord-Canadien.

M. COCHRANE: Il n'a pas dit cela.

M. GERMAN: Je m'en rapporterai à ce que diront demain les Débats, mais qu'il l'ait dit ou non, c'est précisément ce qui a été fait. Ils ont $45,000,000 du capital et à part cela ils ont gagné au moins $10,000,000 à construire ce réseau. Ils en ont été les entrepreneurs, la compagnie de construction. Ils ont construit tout le réseau au prix qu'ils ont eux-mêmes fixé, sans la moindre concurrence, donnant des entreprises à qui bon leur semblait. En sus de cela, ils auront la haute main sur les autres $25,000,000 qui seront libérés à la fin de 1916. Puis, cette compagnie ayant ces messieurs à sa tête se présente au Parlement et dit: Nous voulons que vous nous donniez encore $15,000,000. Je n'ai aucune querelle à vider avec la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, ni aucune autre compagnie de chemin de fer. Je veux bien aider cette compagnie ou toute compagnie à faire leurs affaires avec profit, afin de développer le pays, mais je proteste contre le fait que deux hommes en ce pays exploitent une entreprise de chemin de fer comme ces deux hommes ont exploité le chemin de fer Nord-Canadien. Je dis cela à dessein, parce que je sais ce dont je parle. Ils sont propriétaires de la compagnie; ils ont fait plusieurs millions de dollars en construisant ce réseau et c'est le public qui en paie la façon. Je ne crois pas que nous devrions aller plus loin dans cette voie.

On a discuté le chemin de fer Pacifique-Canadien. Qu'est-il arrivé à ce sujet? Donald Smith, George Stephen, R. B. Angus et Duncan McIntyre en ont été les promoteurs. C'étaient des hommes riches. Lorsqu'ils se sont adressés au Parlement fédéral pour en obtenir $25,000,000, ils avaient placé dans l'entreprise tout ce qu'ils possédaient. Si l'entreprise eût échoué, c'était pour eux la banqueroute. Ils ne sont pas venus dire au Canada: Construisez

un chemin de fer pour nous. Ils avaient foi en leur entreprise. Pourquoi ces messieurs ne font-ils pas de même? S'ils veulent que le peuple du Canada leur donne de l'argent pour construire ce réseau, qu'ils commencent par y mettre leur propre argent. Espèrent-ils que le peuple du Canada va construire pour eux un chemin de fer transcontinental et le leur donner une fois construit? Mon honorable ami le ministre des Finances a dit cet après-midi que nous donnons de fortes subventions au Grand-Tronc-Pacifique. Comme l'a dit l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham): "Lorsque ce réseau sera construit, il nous appartiendra en grande partie". Nous plaçons notre argent dans une entreprise qui appartiendra au peuple canadien.

Qu'est-ce qui nous appartient dans la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien? On dit que nous aurons $7,000,000 de son capital-actions. En ce qui me concerne, je ne crois pas que le gouvernement du Canada doive devenir actionnaire dans une compagnie de chemin de fer, quelle qu'elle soit. Le Gouvernement pourrait tout aussi bien prendre des actions dans une compagnie manufacturière. Si cette compagnie veut avoir de l'argent du peuple canadien, je crois qu'elle peut l'avoir en offrant ce qu'elle offrirait à tout autre. Si elle vient nous faire une semblable proposition, je consentirai certainement à l'aider de tout mon pouvoir. De fait, je ne crois pas cependant que $15,000,000 vaillent maintenant une feuille de papier pour elle. Je crois que $30,000,000 ou $35,000,000 lui seraient de quelque avantage, et si elle vient demander $35,000,000 au peuple du Canada en donnant des garanties, je crois que le peuple consentirait à les lui faire avoir dans le but de maintenir un grand chemin de fer transcontinental comme celui-ci. Mais pour ma part, je ne consentirai pas à lui livrer $15,000,000 dans les circonstances actuelles. Le capital de la compagnie est entre les mains de deux ou trois hommes qui ont fait des millions sur la construction.

Mais je veux en venir à une autre question qui, à mon sens, est d'une importance égale sinon supérieure à cette question de subvention à cette ligne transcontinentale. Cette compagnie construit, et a presque terminé une ligne de chemin de fer entre la ville de Toronto et la ville d'Ottawa et l'on demande au Parlement de voter une subvention de $6,400 par mille pour ce chemin. Sur quoi base-t-on cette proposition, c'est ce que je ne puis comprendre. Inutile aux honorables députés de dire que nous avons subventionné d'autres chemins. La ligne de chemin de fer Pacifique-Canadien entre ici et Toronto était la ligne primitive. Je crois qu'on la nommait jadis l'Ontario et Québec et sa construction a été subventionnée. Pourquoi la subvention a-t-elle été accordée? Parce que la ligne traversait ce qui était alors une solitude, une région nouvelle. Plus tard, le chemin de fer Pacifique-Canadien a acquis la ligne et il l'a acquise avec l'avantage de la subvention. Le principe en vertu duquel les subventions ont toujours été accordées est que l'on veut offrir de l'aide à une compagnie de chemin de fer pour la construction d'une voie qui ouvre une nouvelle partie du pays. Nous voulons que ces régions non-colonisées soient desservies par des voies ferrées afin d'y attirer des colons pour développer les ressources de la région

Les gens ne placent pas leur argent dans la construction d'un chemin de fer dans une région non colonisée, sans qu'on leur accorde de l'aide, et en conséquence les gouvernements fédéral et provinciaux subventionnent ces entreprises. Mais je ne comprends pas pourquoi l'on accorderait une subvention pour la construction d'une ligne au beau milieu de la province d'Ontario, passant à chaque ville et village qui grandissent et prospèrent dans l'est de la province. Ce chemin donnera des profits dès qu'il sera mis en exploitation. Dès que circulera le premier train sur le chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario entre Ottawa et Toronto, cette voie sera une entreprise profitable qui aidera à éteindre la dette de la compagnie-mère. Alors, pourquoi demande-t-on au Gouvernement de lui donner une subvention? Supposons qu'avant de commencer à construire cette voie l'on eût demandé une subvention pour une pareille ligne, est-ce qu'il y a en cette Chambre un seul homme qui eût appuyé cette proposition? On aurait dit: Construisez votre chemin; il y a de bonnes perspectives et votre entreprise vous donnera des profits dès le début. A l'une des extrémités se trouve la ville de Toronto, avec une population de 500,000 à 600,000 âmes et à l'autre bout, la ville d'Ottawa, avec une population de 100,000 âmes. La ligne passe à Cobourg, Port-Hope, Belleville et Kingston, tous les plus grands centres de cette partie de la province d'Ontario. Et elle passera à travers la partie riche de la province. M'est avis que la proposition de subventionner une pareille ligne est trop absurde pour être étudiée. Pour ma part, je n'y consentirai pas. Le ministre des Chemins de fer m'a avoué cet après-midi que si la compagnie du chemin de fer de London à Tilsonburg n'avait pas gagné sa subvention avant le temps fixé pour le renouvellement, la subvention lui serait refusée. Pourquoi? Parce qu'elle construit à travers une région bien colonisée.

M. COCHRANE: Non; parce que je suis opposé à ce que l'on vote des subventions qui restent sur le papier et que l'on ne

gagne pas. Je suis en faveur de la construction.

M. GERMAN: Si une ligne a droit à une subvention pour la construction, elle a droit à cette subvention quel que soit le temps où elle est construite, de sorte que je ne puis comprendre la distinction faite par l'honorable ministre. Mais ce que je prétends, c'est que la ligne de chemin de fer décrite dans cette résolution n'offre aucune justification pour une subvention et j'en suis tellement convaincu que je propose de biffer l'article 1er de la résolution.

M. MACDONALD: Je suis certain que les membres du comité ont dû être frappés de la manière plutôt modeste dont la question a été traitée par les honorables membres du cabinet. On ne peut s'empêcher de remarquer le changement survenu chez ces honorables ministres, changement si frappant lorsqu'on le compare à l'attitude qu'ils prennent aujourd'hui sur cette question à celle qu'ils ont prise il y a dix ans en cette Chambre et dans le pays, lorsque le projet de construire un second chemin de fer transcontinental a été d'abord soumis au peuple canadien. Nous n'avons pas eu alors les délicieuses platitudes que mon honorable ami le ministre des Finances et le très honorable premier ministre nous ont servies cet après-midi, au sujet de notre grand et glorieux pays et de l'opportunité d'établir le plus tôt possible des facilités de transport. J'absous le ministre des Finances d'avoir exposé des théories singulières il y a dix ans. Il fréquentait alors d'autres sentiers et il pensait différemment. Nous pourrions peut-être dire qu'il croyait alors à quelques-unes des théories qu'il a réitérées aujourd'hui. Mais le très honorable ministre qui dirige aujourd'hui la Chambre a retenu la Chambre à siéger ici durant la plus longue session depuis la Confédération, avant celle-ci en affirmant l'opinion que si le Canada devait dépenser de l'argent pour aider à la construction d'un chemin de fer transcontinental le Canada devrait être propriétaire de la ligne, et il a plaidé en faveur de la possession et de l'exploitation par l'Etat. Les journaux, en 1904, alors que mon très honorable ami était chef de l'opposition, ont prétendu que la construction d'un chemin de fer transcontinental n'était pas du tout nécessaire, que ce serait une hypothèque qui pèserait sur l'avenir du peuple canadien et une dépense tout à fait injustifiable. Telle était l'attitude de mon très honorable ami il y a dix ans, au sujet des lignes transcontinentales.

M. BORDEN: Je ne sache pas que mon attitude ait été telle que la décrit mon honorable ami.

M. MACDONALD: Peut-être que mon très honorable ami nous dira quelle attitude il a prise.

M. BORDEN: J'ai pris l'attitude suivante:—Je crois que c'était lors de la deuxième lecture du bill—Vu que le pays entreprenait de pourvoir financièrement à la majeure partie de la ligne, il eût été plus conforme aux intérêts du peuple de pourvoir financièrement à toute la ligne et d'en devenir propriétaire, de l'Atlantique au Pacifique.

M. MACDONALD: C'est tout simplement une répétition de ce que je viens de dire il y a un instant et une réitération de l'attitude prise dans le temps par mon honorable ami.

M. BORDEN: Mon honorable ami a dit que je m'étais opposé à la construction d'un second chemin de fer transcontinental.

M. MACDONALD: Si mon très honorable ami n'a pas déclaré qu'on ne devrait pas construire un second chemin de fer transcontinental en 1904, je voudrais bien savoir si ce n'est pas cela que disaient les candidats qui parcouraient le pays cherchant à se faire élire comme ses partisans. Dans la province que j'habite, l'homme qui s'est présenté contre moi, l'un des chefs les plus éminents du parti conservateur dans la province de la Nouvelle-Ecosse, disait que ce terrible fardeau dont on se proposait de charger le peuple canadien n'était ni nécessaire ni justifiable. C'est ce que l'on a prétendu dans tout le Canada et en cette Chambre.

Si les honorables députés consultent les Débats de 1903, ils y trouveront des assertions faites à maintes reprises par l'honorable député qui calculaient le montant des hypothèques devant peser sur les divers collèges électoraux dans la province d'Ontario pour assurer la construction d'une voie ferrée qui n'était pas du tout nécessaire. Je mentionne ce fait tout simplement pour démontrer plus particulièrement que le ton de mon très honorable ami a quelque peu changé depuis lors. Nous sommes ravis de constater qu'aujourd'hui lui et son parti reconnaissent la sagesse dont le parti libéral et de son chef ont fait preuve en 1903, et qu'ils croient que le Canada avait alors besoin d'un second chemin de fer transcontinental et ne pouvait l'avoir trop tôt. Mais tout en conseillant la nationalisation des chemins de fer, mon très honorable ami conseillait une foule d'autres choses qu'il n'a pas conseillées aujourd'hui à la Chambre en même temps qu'il faisait sa proposition. Que dit-il des conditions qui auraient dû être stipulées dans les contrats à l'effet que toutes marchandises devraient être expiédées par les ports canadiens? Je me rappelle la discussion qui a eu lieu alors en cette Chambre, discussion au cours de laquelle on a prétendu que si le peuple canadien subventionnait de diverses manières la construction d'un second chemin de fer transcontinental, il était fortement à désirer que les marchandises expédiées, surtout par ces lignes transcontinentales fussent diri-

gées vers les ports canadiens. Si les honorables députés veulent consulter les contrats du Transcontinental ils y trouveront un dispositif à cet effet, placé là par suite de la discussion qui a alors eu lieu en cette Chambre. Que dit-on des conditions qui devaient être stipulées dans les contrats obligeant la compagnie subventionnée à acheter en Canada tous les matériaux nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin? C'était alors considéré comme très essentiel, et les honorables députés qui voudront consulter les Débats de 1903 remarqueront l'infatigable énergie avec laquelle mon très honorable ami s'efforçait alors d'imaginer des restrictions et d'imposer diverses limites à la compagnie, restrictions et limites qu'il déclarait être absolument nécessaires dans l'intérêt du peuple canadien. Aujourd'hui, l'on nous demande de voter $15,000,000 sans la moindre restriction. On nous demande d'acheter 7,000 actions du capital du Nord-Canadien, en les payant 228 et de nous compter heureux de pouvoir les acheter. Telle est la proposition soumise à la Chambre par mon très honorable ami, et je dois dire qu'il l'a fait avec une modestie qui lui sied bien. Voyons où nous en sommes au sujet de cette question. L'argument à l'effet que nous venons en aide à une grande entreprise nationale est un bon argument au point de vue abstrait. Je remarque que mon honorable ami le ministre des Finances excelle dans l'art de traiter les sujets abstraits. Dire que le peuple canadien devrait aujourd'hui et en tout temps soutenir les principes de l'amélioration des moyens de transport, et de tout ce qui favorise le développement et la satisfaction future de toutes nos légitimes ambitions au moyen des entreprises nationales, c'est affirmer une chose que nul membre de cette Chambre ne songera à contester. Mais cela ne prouve rien en faveur de la cause de mon honorable ami.

S'il y a un membre du Gouvernement ou un membre de cette Chambre qui ne devrait s'occuper de ces théories abstraites et qui devrait s'occuper des dollars et des sous et du côté pratique de la question, c'est bien mon honorable ami le ministre des Finances. Les autres honorables ministres qui siègent autour de lui peuvent épiloguer sur ces gloires, mais je voudrais lui rappeler humblement qu'il est le garde-clés. C'est lui qui est censé être assis sur le coffre-fort et s'il ne s'occupe pas du côté positif de cette question, quel est le membre du Gouvernement ou de cette Chambre qui s'en occupera? En théorie, ceci est une entreprise nationale; en pratique, ce n'est pas une entreprise nationale et pour la raison suivante: Il y a une particularité très grave et très sérieuse en ce qui concerne l'une des extrémités de ce chemin de fer, et la sépare du reste. Le gouvernement de la province de la Colombie-Anglaise a déclaré que le gouvernement fédéral n'aura rien à faire avec cette partie de la ligne qui traverse la Colombie-Anglaise. Il dit: Nous allons régler les prix de transport; nous allons avoir la direction absolue sur le tout; le gouvernement fédéral ne peut toucher à ce chemin ni par sa commission des chemins de fer, ni autrement.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a démontré avec beaucoup de talent et beaucoup de vigueur, avec une vigueur que n'a certainement pas égalée le premier ministre en traitant cette question, qu'il y a une très grande lacune dans cette proposition, si grande et si louable soit-elle, et que le gouvernement actuel n'a pas du tout tenté de s'en occuper en faisant cette proposition et en la soumettant à la Chambre. C'est donc, de fait, au point de vue des affaires, non pas une proposition nationale, mais une proposition provinciale, posée d'une manière très occidentale par l'une des plus grandes provinces du Dominion. Cette province, avec ses intérêts locaux particuliers, et avec les vues et le jugement de son gouvernement, au sujet de certaines parties du Dominion, devra diriger cette entreprise lorsqu'elle touchera à son territoire, à l'exclusion des intérêts du reste du Canada, quelques considérables que puissent être ces intérêts. J'espère que le ministre des Finances ne commencera pas à faire des affaires d'une façon très négligente.

Le ministre des Chemins de fer nous dit —mais peut-être est-ce là la fonction particulière du ministre—qu'il n'y a pas le moindre vestige de correspondance ni un seul document dans le département au sujet de cette affaire. Voilà une nouvelle manière de faire des affaires. Est-ce que le Gouvernement se propose de faire remise de ces 15 millions, quelles que soient les raisons qu'on puisse invoquer verbalement pour cela, à quiconque pourrait venir voir le ministre et lui dire: J'ai besoin de ces 15 millions pour une grande entreprise nationale et je vous serais très obligé de me les remettre. Le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer ne disent pas, ainsi que tous les ministres responsables ont toujours fait dans le passé quand des compagnies ou des particuliers sont venus les voir au sujet d'affaires importantes: Voulez-vous avoir la bonté de mettre votre demande par écrit, indiquer les raisons qui vous font demander cet argent, la position en laquelle vous êtes financièrement, le but que vous vous proposez, les conditions auxquelles vous pensez que cet argent devrait être accordé, et tous autres renseignements qui devraient être contenus dans un document présenté à un ministre qui agit de façon responsable. Qu'aurait dit le très honorable premier ministre en 1903 si le leader actuel de l'opposition, à propos de la construction du Transconti-

nental, était venu alors dire au Parlement: Nous n'avons pas une seule lettre ni un document d'aucune sorte dans nos archives démontrant en quoi consiste cette proposition? Qu'aurait dit alors le leader du Gouvernement si de semblables conditions avaient existé? Je dis qu'une semblable position n'a encore jamais été prise à aucune période antérieure de notre histoire. Cela étant, nous avons certaines conditions préliminaires importantes qui ont été entièrement mises de côté par ces messieurs quand ils ont demandé au Parlement de considérer cette affaire. On nous dit que c'est là une grande entreprise nationale, que le Canada veut la voir terminée, et que par conséquent il faut donner ces 15 millions. C'est là la position prise par ces honorables messieurs de la droite. On ne nous donne pas d'autres renseignements que ceux que nous pouvons trouver dans les Livres bleus, et quand nous venons dire qu'il pourrait être sage, dans les intérêts du Canada, de remettre cet argent à titre de prêt, on nous répond: Oh non, cela ne pourrait pas se faire, nous avons donné bien plus que cela au Pacifique et au Grand-Tronc. Quelle sorte de réponse est-ce là? J'ai attendu en vain que le ministre des Finances vînt s'emparer de la proposition qui lui avait été soumise par mon honorable leader et qu'il vînt nous dire pour quelle raison il ne considérait pas cette proposition sur la base d'un prêt, mais il ne nous a rien dit, non plus que le premier ministre. Le premier ministre a touché à la question de façon très délicate quand il a dit que nous devions nous rappeler et prendre en considération que les concessions agraires que cette compagnie avait reçues ne lui avaient pas été faites directement, et qu'il n'y avait pas lieu de s'en occuper.

Mon très honorable ami est bien trop rompu aux affaires légales ou parlementaires pour ne pas savoir que cela ne fait aucune différence au peuple canadien que ces concessions aient été faites directement ou indirectement; la question est de savoir si les terres qui appartenaient au peuple canadien sont allées à cette compagnie pour les fins d'assurer la construction d'un chemin de fer, lequel entrait dans cette proposition générale. S'il en a été ainsi, pourquoi mon très honorable ami cherche-t-il à jouer sur les mots en parlant de concessions directes ou indirectes? Et puis, quand la requête est faite pour venir en aide au Nord-Canadien par voie de prêt, mon très honorable ami nous retorque, ainsi que l'a fait le ministre des Finances, que le Grand-Tronc a reçu plus que le Nord-Canadien. Qu'est-ce que cela peut avoir à faire avec la proposition qu'un prêt devrait être fait, et quel rapport cela a-t-il avec l'avis qui a été émis qu'en venant en aide au Nord-Canadien, nous devrions le faire par voie de prêt. Il en est résulté que ni le ministre des Finances ni le premier ministre n'ont considéré la proposition ni l'avis émis par le très honorable leader de l'opposition qu'il serait préférable de traiter la question en considérant l'aide à donner par voie de prêt, sujette à certaines conditions.

Il y a un autre côté de la question à considérer. En l'absence de toute correspondance ou de renseignements d'aucune sorte communiqués par le Nord-Canadien, et sans renseignements communiqués à la Chambre pour nous permettre de nous assurer si ces 15 millions suffisent ou non pour aider réellement cette entreprise, on nous demande de voter aveuglement ce montant. Le très honorable ministre est-il en mesure de venir dire à cette Chambre et au pays que si nous votons ces 15 millions au Nord-Canadien, ce montant nous assurera ce que nous sommes tous si désireux d'avoir, c'est-à-dire la construction d'une troisième ligne transcontinentale. Mon très honorable ami a-t-il jamais cherché à s'assurer de cela, et est-il en mesure de nous dire ce soir que le Nord-Canadien ne reviendra pas à la charge une autre année pour demander un prêt lui permettant de terminer l'entreprise. Pourquoi ne pourrions-nous pas avoir ce renseignement? Si le crédit du Canada est lié à la terminaison de ce superbe réseau de transport qui va exiger la construction d'une troisième ligne transcontinentale, le Gouvernement doit être en mesure de pouvoir dire au Parlement si la subvention demandée est suffisante ou non, et il devrait pouvoir nous dire si cela suffira pour réaliser l'objet que nous désirons. Le Gouvernement n'a pris aucune précaution de cette sorte. Il doit être renseigné sur cette question ou il ne l'est pas. S'il l'est, il n'en a rien dit au comité; s'il ne l'est pas, il mérite d'être censuré; parce que je prétends que l'homme le plus ordinaire, et je ne parle pas d'un représentant ou d'un mandataire du peuple présidant un département ou un gouvernement, aurait dit à ceux qui se présentaient pour savoir à quelles conditions les gens du Nord-Canadien pourraient avoir cette subvention: Nous exigeons un état complet et détaillé de vos affaires, et nous avons le droit de savoir quel montant serait nécessaire pour vous permettre de mener l'entreprise à bonne fin. Le Gouvernement se trouve en cette situation: il demande à la Chambre et au pays de voter 15 millions, mais il ne sait pas si cela devra produire quelque chose ou amener la terminaison de ce chemin de fer, et il laisse le public supposer tout ce qu'il voudra à cet égard. Eh bien, il y a ici un renseignement que je désirerais beaucoup que le ministre des Chemins de fer puisse nous donner. J'admets volontiers que je ne comprends pas le principe de cette pro-

position très anormale en vertu de laquelle vous allez donner une subvention à la compagnie Nord-Canadien d'Ontario pour une ligne de 910 milles, et une autre subvention à la ligne Nord-Canadien d'Alberta pour une voie de 260 milles, c'est-à-dire deux compagnies séparées et distinctes, alors que vous vous proposez de prendre dans une troisième compagnie, absolument distincte au point de vue légal et à tout autre point de vue, les $7,000,000 d'actions. Vous donnez à la compagnie d'Ontario et à la compagnie de l'Alberta $16,000,000. Ces deux compagnies ne vous donnent rien en retour, mais le Nord-Canadien va vous donner $7,000,000. Nous payons 1 million à 228 par action, et vous remettez 16 millions à deux compagnies différentes à la demande du Nord-Canadien. Voici quelle est la situation au sujet de la compagnie d'Ontario. Je vois dans le Livre bleu traitant des statistiques de chemins de fer que le capital total de la compagnie d'Ontario est de $250,000. C'est là le chiffre d'actions qui a été émis, et la dette consolidée de ce chemin de fer s'élève à $12,311,000, ce qui signifie que sur un capital émis d'un quart de million la compagnie d'Ontario a émis des titres ou débentures jusqu'à concurrence de $12,300,000. Le capital du réseau Nord-Canadien qui est appelé la ligne mère, est de 70 millions, nous dit-on. Il n'y a aucun renseignement quelconque dans ce volume de statistique nous indiquant quelle peut être la situation de la compagnie d'Alberta. Nous ne pouvons par conséquent aller puiser à aucune source pour nous assurer quel peut être son capital, ou quel est son passif actuel ou sa position financière en général. J'ai essayé d'obtenir cette après-midi quelques renseignements à ce sujet du ministre des Finances, mais il ne les avait pas, et il n'avait pas non plus les renseignements qu'il aurait dû avoir et que le ministre des Chemins de fer pourra peut-être nous communiquer, à savoir combien d'argent a été jusqu'ici en réalité versé sous forme de subvention au Nord-Canadien pour la construction de ce chemin de fer. Le ministre des Finances était si intentionné à élaborer ses arguments techniques quant aux droits accrus et aux nécessités qu'il y avait pour la construction de la ligne transcontinentale, qu'il a refusé de nous donner tous renseignements à cet égard. Il en est résulté que bien que nous sachions que le Nord-Canadien soit la ligne mère, et bien qu'il soit évident que vous alliez verser de l'argent à la compagnie d'Ontario et à la compagnie d'Alberta, et que vous alliez recevoir des actions de la compagnie Nord-Canadien—c'est là un côté de la chose, mais quand nous désirons savoir quelles subventions ont été accordées à ces compagnies et quel est le montant réel que ces compagnies ont puisé dans le trésor public, on vient nous dire que cela n'a pas d'importance, et que la seule chose que nous avons à considérer c'est la question de ce qui a été accordé pour aider la construction de la ligne transcontinentale.

M. NICKLE: Tout cela est dans le Livre bleu.

M. MACDONALD: Mon honorable ami serait-il assez bon de m'indiquer où je puis trouver ici quelques renseignements au sujet du Nord-Canadien d'Alberta?

M. NICKLE: Ces renseignements ne sont pas là, pour la bonne raison que cette compagnie n'a obtenue aucune subvention.

M. MACDONALD: Mon honorable ami paraît en connaître plus long que le ministre des Finances ou le ministre des Chemins de fer. Peut-être pourrait-il nous donner lui-même ces renseignements.

M. NICKLE: Autant que je puis voir d'après le Livre bleu, ils ont reçu $9,700,000, y compris les subventions de municipalités. Tout cela est publié au Livre bleu.

M. MACDONALD: Si le ministre veut bien consulter le Livre bleu il verra là une liste des compagnies, et il n'y trouvera pas le nom de la compagnie du Nord-Canadien d'Alberta.

M. COCHRANE: Ce chemin de fer est en voie de construction et n'est pas encore livré à la circulation. C'est pourquoi ce nom ne paraît pas.

M. MACDONALD: Peut-être mon honorable ami pourra-t-il nous donner les renseignements que j'ai suggéré qu'il devrait avoir en sa possession. Assurément, il a dû obtenir au dehors quelques renseignements à ce sujet.

M. NICKLE: Il n'y a eu aucune subvention.

M. MACDONALD: Mes honorables amis, qui agissent en qualité de ministres adjoints des Chemins de fer, paraissent en savoir très long à ce sujet, si les ministres n'en connaissent rien. En réponse à une question que j'ai posée cette après-midi, le ministre des Finances n'a pas pu nous dire si le Nord-Canadien d'Alberta avait été constitué en corporation par le Dominion ou par la province. C'est précisément là ce que je voudrais savoir. L'autre renseignement que je voudrais avoir, c'est une déclaration catégorique du ministre ou de ses assistants au sujet des subventions réelles qui ont été versées à ces différentes entreprises affiliées, et pour quelles sommes le pays est présentement engagé par voie de résolution ou de convention.

M. COCHRANE: Je vous ai communiqué tout cela.

M. MACDONALD: Les renseignements fournis là-dessus par le ministre étaient plutôt rudimentaires. Je ne crois pas que les ministres aient comparé leurs notes. Je

vois, par exemple, comme on le verra dans les débats, que le ministre des Chemins de fer nous a dit l'autre jour que le montant total des garanties consenties par le Gouvernement du Dominion à toutes les lignes du Nord-Canadien ne s'élevait qu'à $16,432,000.

M. COCHRANE: Mon honorable ami est dans l'erreur. S'il relit la question il verra que je voulais parler de lignes en service, et cela fait ici toute la différence du monde.

M. MACDONALD: Dois-je comprendre que le ministre fait une distinction entre les lignes déjà exploitées et celles qui ne le sont pas?

M. COCHRANE: La question mentionne exactement les chemins en activité, et nous avons répondu comme il le fallait.

M. MACDONALD: Alors le ministre veut nous faire croire que la compagnie du Nord-Canadien, qui contrôle et a actuellement en service 5,969 milles de chemins de fer, n'a reçu jusqu'à présent que $16,000,000, en garanties du Gouvernement du Dominion, pour assurer la construction du chemin?

M. COCHRANE: Parfaitement.

M. MACDONALD: Alors, que fait-on de la déclaration faite cet après-midi par le ministre des Finances où il était question de $122,000,000.

M. COCHRANE: La ligne de Montréal à Port-Arthur n'est pas encore en activité, et il y a bien là un millier de milles.

M. MACDONALD: Les chiffres communiqués cet après-midi par le ministre des Finances mentionnaient $58,000,000, et la garantie totale de toute l'entreprise était portée à $122,000,000. Cest là ce que le ministre des Finances nous a dit, et il a aussi insisté sur le fait que nous recevions des compagnies $145,000,000 en valeurs diverses. Mais le ministre des Finances a refusé de discuter la question du montant de la valeur des terres que la compagnie du Nord-Canadien a obtenues. J'espère que le ministre nous donnera un état du montant réel des subventions versées, à part la garantie des obligations.

M. COCHRANE: J'ai donné cela cet après-midi.

M. MACDONALD: Non pas.

M. COCHRANE: Je vais lire cela de nouveau.

M. MACDONALD: Très bien, et cela nous avancera beaucoup.

M. COCHRANE: Assurément. Subventions en argent, Ottawa à Hawkesbury, $367,872; Stanley à Fort-Frances, $1,355,326; Fort-Frances à Rainy-River, $179,200; passe de Yellowhead à Vancouver, $6,180,000; par la mesure proposée, $14,000,000; c'est tout ce qu'il y a pour la grande ligne.

M. MACDONALD: Ce sont là seulement les subventions payées pour la grande ligne, mais ce je discute en ce moment, c'est le total des subventions versées au Nord-Canadien et aux compagnies subsidiaires, total que nous avons le droit de connaître. Je prétends que le Gouvernement ne peut pas jouer à cache-cache avec cette question. La compagnie Nord-Canadien d'Ontario, la compagnie Nord-Canadien de Québec, la compagnie Nord-Canadien d'Alberta et toutes les autres compagnies filiales sont, dans la mesure où il peut s'agir de l'objet que se propose le Gouvernement et de la présentation de cette proposition, une seule et même compagnie, mais alors, s'il en est ainsi pour cette fin particulière, il en doit être de même pour tous les autres objets. Par conséquent, nous avons le droit de savoir quelle subvention a été payée à toutes ces lignes. Ces honorables messieurs de la droite ne nous ont pas donné aucune raison pour laquelle, quand on a demandé au pays de venir en aide au Nord-Canadien, nous n'aurions pas pu donner cette aide par voie de prêt. Où se trouve donc la force de l'argument invoqué par le premier ministre il y a dix ans au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, à savoir que si nous devions donner tant d'argent à ce chemin de fer autant valait pour nous le construire nous-mêmes. Quelle réponse possible peut-il y avoir à l'avis qui a été émis que cette aide devait être donnée sous forme de prêt. Nous avons foi en notre pays; nous sommes persuadés, avec le cours des années et au fur et à mesure que notre pays se peuple de nouveaux millions, qu'il se créera des conditions permettant à toutes ces grandes entreprises d'être exploitées avantageusement pour elles-mêmes et pour la population du Canada. Pourquoi, alors, ne pas venir en aide à ce chemin de fer en nous basant sur notre confiance dans le Canada futur, et en ne perdant pas de vue que nous devons faire bénéficier nos descendants des sacrifices d'argent que nous consentons aujourd'hui pour résoudre le problème des transports.

Ces honorables messieurs de la droite ne sont même pas justes à l'égard du Nord-Canadien, parce que s'ils l'étaient ils diraient que le Nord-Canadien est en état de terminer son chemin si cette subvention lui est accordée, mais le ministre des Chemins de fer ne veut pas se lever maintenant et nous dire que cette compagnie ne viendra pas l'année prochaine ou l'année d'ensuite pour nous demander une nouvelle subvention. L'honorable ministre n'a pas un seul document dans son département indiquant en quelle condition se trouve présentement le chemin. Aucun gouvernement ne s'est encore présenté de-

vant ce Parlement pour lui demander de voter 15 millions sans un seul écrit dans les archives du Gouvernement pour montrer pourquoi il le fait. Le peuple du Canada est d'avis que ce Gouvernement ou tout autre gouvernement devrait aborder cette question importante en lui appliquant des principes d'affaires, et il ne veut pas qu'on se joue de lui par des platitudes sur la nécessité de venir en aide à de grandes entreprises. Quinze millions constituent une somme importante en ce pays. Il y a trente ans, le peuple du Canada considérait le crédit de 25 millions demandé pour inaugurer le chemin de fer du Pacifique comme une somme considérable, et il s'ensuivit une discussion animée par tout le pays pour savoir si cette somme devait être accordée. Les enquêtes complètes qui furent tenues alors afin de justifier la position du Gouvernement étaient à l'honneur des hommes qui inaugurèrent l'entreprise, mais ce Gouvernement se présente aujourd'hui devant le Parlement sans le moindre renseignement, et il nous dit simplement: Votons ces 15 millions; nous ignorons si cela suffira ou non; nous ne savons pas si cette compagnie ne se présentera pas encore une autre année, mais tout de même donnons l'argent. Dans tout l'est du Canada il y a d'importants districts qui ont besoin de raccordements de chemins de fer bien plus que le besoin ne se fait sentir de ces trois lignes entre Ottawa et Toronto. La ligne Ottawa-Toronto ne fait pas partie de la ligne mère transcontinentale du Nord-Canadien La ligne du Transcontinentale part de Québec et vient à Ottawa puis se dirige vers l'Ouest. Que peuvent bien avoir à faire Ottawa et Toronto avec cette grande ligne du Nord-Canadien, et cela d'autant plus qu'il existe actuellement deux chemins de fer qui traversent ce territoire. Par conséquent, il me semble que quels que soient les mérites de cette proposition, et quelque désireux que puisse être tout honorable membre de cette Chambre de venir en aide à ce troisième transcontinental, ce Gouvernement s'est entremis en toute cette affaire sans s'occuper des intérêts du peuple. Ils auraient dû donner de façon essentielle l'aide nécessaire pour assurer la terminaison du chemin, et quel qu'en pût être le montant, s'il nous était possible de le faire. Ils n'ont tenu aucun compte de cette proposition, ils se sont présentés pour ainsi dire sous le couvert d'excuses, et sans les renseignements que le pays pouvait exiger, et ils ont demandé au Parlement de voter ces 15 millions. On ne voit pas qu'il soit question de diriger le commerce par des ports canadiens, il n'y a aucune protection pour les ouvriers et les artisans canadiens, et on n'y voit pas non plus aucunes conditions comme celles qui ont été insérées dans le contrat avec le Grand-Tronc, sauf celles relatives au transport des matières postales, ainsi que la chose s'est pratiquée sur tous les autres chemins de fer et se pratiquera toujours. C'est le marché le plus rudimentaire qui ait encore été passé au sujet d'une ligne transcontinentale en ce pays, et ce Gouvernement doit être blâmé pour s'être présenté devant ce Parlement avec une semblable proposition.

M. BENNETT (Simcoe-est): L'honorable représentant de Welland (M. German) a fait motion pour demander la radiation du premier article de cette résolution. Cet article se rapporte à la ligne entre Toronto et Ottawa. L'honorable représentant de Pictou, à la fin de son discours, a parlé de cette section particulière de la ligne. Je suppose que la compagnie du Nord-Canadien en poursuivant ses opérations comme compagnie de chemin de fer, sera guidée par le succès de ces autres compagnies de chemins de fer.

On a déclaré cet après-midi, et cela n'a pas été contredit, que 30 à 40 p. 100 du grain du Nord-Ouest est transporté par le Nord-Canadien jusqu'à la tête des lacs à Port-Arthur, où il sera alors mis en de vastes élévateurs. Où ira ce grain? Les Canadiens ont toujours regretté que la plus forte partie de ce grain se dirige vers Buffalo. Pourquoi en est-il ainsi? Tout simplement parce qu'il n'y a aucune ligne de communication à cette extrémité des Grands lacs. Si nous étions à discuter cette question au comité des chemins de fer, et qu'il n'y eût pas autant de discours académiques, et si nous étions alors à discuter les points qui sont réellement en question, nous en arriverions à une bien meilleure compréhension de toute l'affaire. Ces honorables messieurs ne doivent pas perdre de vue la carte de la province d'Ontario, et ils doivent considérer comme sommets d'un angle trois points bien connus, qui sont Belleville, Orillia et Toronto. Sur la base de ce triangle, le chemin de fer du Pacifique a établi ses lignes à partir de la baie Georgienne, et c'est aussi ce qu'a fait le Grand-Tronc. Un coup d'œil sur la carte suffit pour se convaincre que ce sera et que ce doit être l'intérêt du Nord-Canadien de concentrer son commerce de la même façon. On peut voir que le point de manutention du grain venant du Nord-Ouest doit se trouver quelque part près de Midland ou de Port-McNichol, et de là va à Belleville. Que signifie cela? Les 25 millions de minots de grain qui sont transportés par le Nord-Canadien à Port-Arthur seront reçus par des navires canadiens et transportés à un point canadien sur la baie Georgienne. Le Nord-Canadien n'a pas encore commencé à construire sa ligne à travers la baie Georgienne pour se raccorder avec la grande ligne entre Toronto et Ottawa, mais il a une ligne en activité entre Toronto et Sudbury, et à un

certain village nommé Washago où il n'y a qu'environ 15 milles de la baie Georgienne. Je sais pertinemment qu'à un ou deux ports en cette région la compagnie du Nord-Canadien projette depuis un an de construire une ligne à partir d'un de ces ports jusqu'à son embranchement de Sudbury, et alors plus tard la ligne sera construite jusqu'à Trenton, Belleville ou quelque autre point sur la ligne entre Toronto et Ottawa. Si la ligne est prolongée de Sudbury à Ottawa, ce ne sera pas là une ligne pour le transport du grain en automne.

C'est une ligne d'hiver comme la ligne du Pacifique de North-Bay à Montréal. Ils utiliseront leur ligne de Washago à Ottawa en automne quand le grain est transporté en grandes quantités, et il leur faudra de toute nécessité avoir une ligne à partir de quelque point de la baie Georgienne à Washago sur la ligne de Sudbury et à partir de là à Belleville. Il s'ensuit donc que la ligne entre Toronto et Ottawa sera la partie de leur réseau qui servira pour une large part au mouvement du grain en automne.

Si cette compagnie peut conclure avec l'Intercolonial les arrangements dont nous a parlé cette après-midi le ministre des Chemins de fer, ce commerce de grain, qui se dirige maintenant vers Buffalo et de là vers les ports américains, sera transporté par des lignes correspondantes entre le Nord-Canadien et l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean ou Halifax, et alimentera ces ports en hiver. C'est pourquoi je crois que s'il y a une partie de cette subvention qui devrait être appuyée pour des motifs plausibles, c'est bien la ligne entre Toronto et Ottawa.

L'impression générale parmi le public est que tout ce commerce du grain du Nord-Ouest s'en va en dehors du pays. C'est là une grande erreur, parce qu'il y a bon nombre de millions de boisseaux de grain qui sont convertis en farine dans nos propres moulins. Voyez donc l'étendue immense de pays qui va être ouverte par ce chemin de fer à partir d'un point sur la baie Georgienne jusqu'à Trenton, Belleville, Kingston et tous ces autres endroits où il y a de grands établissements de minoterie. Cette ligne sera un nouveau moyen de communication pour amener à ces moulins, par le centre d'Ontario, de nouveaux chargements de grain, à part ceux reçus par le Grand-Tronc et le Pacifique. Par conséquent, je voterai contre l'amendement de l'honorable député de Welland, car je crois que c'est dans l'intérêt de la province d'Ontario, au point de vue de la minoterie, que de grandes quantités de grain soient amenées dans cette partie du pays par ce chemin de fer, ainsi que par le Pacifique et le Grand-Tronc. Il y a aussi une autre raison, qui est que nous aiderons ainsi à développer le commerce canadien sur les Grands lacs en faisant transporter 25 millions de minots par le Nord-Canadien au lieu de laisser les navires américains les diriger vers Buffalo.

M. BENNETT (Calgary): Je désirerais répondre à une question posée par mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), qui est absent en ce moment, au sujet du chemin de fer Nord-Canadien d'Alberta. Cette compagnie a été constituée en corporation par les statuts de 1910, chapitre 6, et a succédé à la compagnie Edmonton, Yukon & Pacific. Son capital social est de $3,000,000, et ses obligations, ainsi que l'a annoncé cet après-midi l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham), ont été garanties jusqu'à concurrence de $13,000 par mille pour 25 milles, au delà d'Edmonton ou Strathcona. Et ensuite, pour 150 milles, à $25,000 par mille, et de là à Wolf-Creek à $35,000 par mille, les garanties étant de 3½ pour 100. En 1910, il a été jugé bon d'abroger l'ancienne loi par laquelle il était stipulé que la subvention serait donnée advenant qu'il y ait fusion entre la compagnie d'Edmonton au Yukon et au Pacifique et le Nord-Canadien, et il est mentionné dans le contrat imprimé avec le statut qu'il avait été jugé bon de construire ce chemin de fer sous une charte distincte, et cette charte figure comme seconde annexe du chapitre VI des Statuts de 1910, qui est d'ordre public et non privé. Il est stipulé que toutes les valeurs émises par le chemin de fer devront être garanties par le Nord-Canadien, et cette garantie figure au dos de toutes les valeurs sur lesquelles le Gouvernement a endossé sa garantie. Ainsi donc, le Gouvernement, dans ces 7 millions de capital social, a un intérêt direct dans le chemin de fer Nord-Canadien d'Alberta, jusqu'à concurrence du chiffre que j'ai mentionné.

(L'amendement de M. German est rejeté.)

M. OLIVER: Je me vois forcé de m'excuser pour parler à cette heure tardive de la nuit et à cette période avancée de la session d'un sujet aussi insignifiant que ce cadeau de 15 millions, et cela durant une session qui portera probablement le nom de session du quart de billion de dollars du Parlement canadien. Une excuse est peut-être d'autant plus nécessaire que, en l'état où sont maintenant les choses, la discussion en cette Chambre est à la discrétion du Gouvernement, et quelle que soit la proposition que le Gouvernement du jour peut juger à propos de soumettre au Parlement, il est au pouvoir du Gouvernement de faire adopter cette mesure sans s'occuper de ce qu'aucune minorité peut dire ou faire.

Prenant la question au mérite, je n'ai pas l'intention de discuter au long le côté financier. On aide les chemins de fer, je comprends—ou on devrait les aider, du moins—plutôt dans l'intérêt du peuple que dans l'intérêt des compagnies. Ou, en admettant que cette aide est donnée dans

l'intérêt de la compagnie, il est à présumer que les intérêts du peuple doivent être en même temps servis. Mon objection à la proposition actuellement devant le comité, c'est qu'en autant que je puis en juger, on ne semble pas assez avoir en vue l'intérêt du peuple. Il s'agit simplement de dépenser $15,000,000 au bénéfice de la compagnie Nord-Canadien. Je n'ai pas spécialement d'objection au paiement de $15,000,000, mais je voudrais que cette somme bénéficiât autant au peuple qu'à la compagnie; je ne veux m'inscrire en faux contre aucune des déclarations flatteuses faites à l'adresse de cette entreprise par le ministre des Chemins de fer, le ministre des Finances et le premier ministre. Il est reconnu que dans les pays aussi vaste que le Canada, la question des moyens de transport doit occuper la première place, si nous voulons développer le pays. Et je puis dire que, pour ma part, je suis disposé à apprécier les efforts du Gouvernement pour se débarrsaser de ce qui paraît être un surplus encombrant, en aidant les compagnies de transport plutôt que partager cet argent entre les différents comtés pour des fins politiques plutôt que dans un but d'intérêt public. En ce qui concerne les mérites de l'entreprise du Nord-Canadien, bien que la construction d'un troisième transcontinental soit de nature à flatter l'orgueil national du Canada, et bien que le Canada doive en retirer certains avantages matériels, je prends la liberté de faire remarquer que ce chemin de fer du Nord-Canadien, considéré comme transcontinental, n'est pas exactement sur le même pied que le Pacifique-Canadien ou le Grand-Tronc-Pacifique. Je dis cela, non pas dans le but d'amoindrir la compagnie ou les avantages qu'elle peut donner, mais afin que nous nous entendions sur les conditions exactes. Tout le monde admet que le chemin de fer Pacifique-Canadien était une entreprise essentiellement de colonisation. Il faut aussi admettre que le Grand-Tronc-Pacifique est en grande partie une entreprise essentiellement de colonisation.

Le Nord-Canadien, sur la partie de sa ligne entre Winnipeg et Edmonton, était une entreprise de colonisation, mais la partie de sa ligne entre Edmonton et la côte du Pacifique et la partie que la résolution a pour but d'aider et qui va de Port-Arthur à Ottawa n'est pas une entreprise de colonisation, comparée au Pacifique-Canadien ou au Grand-Tronc-Pacifique.

M. BENNETT: Avons-nous besoin d'un troisième transcontinental comme débouché pour le grain de l'Ouest? Et, par conséquent, le chemin de fer de Fort-William à la mer n'est-il pas essentiel, si on maintien l'importance des autres lignes?

M. OLIVER: Je ne veux pas chercher à amoindrir l'importance de l'entreprise, mais je critique la manière dont la question a été présentée par le ministre des Finances et le premier ministre, lorsqu'ils ont fait une comparaison entre les mérites des trois transcontinentaux. Si nous admettons que les mérites sont les mêmes, les conditions qui entourent la construction de ces trois voies ferrées ne sont pas les mêmes. Prenons la section du Nord-Canadien, qui part d'Edmonton et va dans la direction de l'Ouest. D'Edmonton à la passe de la Tête Jaune, distance de 300 milles, le Nord-Canadien va à la distance d'une pierre qu'on lance, en ligne parrallèle avec la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, déjà construite. Chaque livre des matériaux qui servent à la construction du chemin de fer Nord-Canadien, d'Edmonton à la Tête-Jaune, a été transportée par la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BENNETT (Calgary): Je suppose que l'honorable membre va admettre qu'il fallait que les deux lignes fussent parallèles pour qu'elles traversent la même passe, c'était une nécessité physique.

M. OLIVER: Si mon honorable ami me permet de donner les faits, je pourrai exposer moi-même mes arguments.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Laquelle des deux lignes a été posée la première?

M. OLIVER: Je ne puis répondre à cela. Je sais que les deux compagnies ont établi le tracé par voie de la rivière de la Paix et toutes deux ont décidé d'utiliser le passage de Jasper. Je tiens à déclarer absolument que les conditions qui entourent la construction des deux chemins de fer ne sont pas les mêmes; voilà pourquoi la demande de la même aide n'a pas été basée sur des raisons solides.

M. BORDEN: N'est-il pas vrai que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique est parallèle à celle du Pacifique-Canadien sur une grande distance à l'ouest de Winnipeg?

M. OLIVER: Oui.

M. BORDEN: Et sans nécessité au point de vue topographique?

M. OLIVER: Non, je ne suis pas prêt à dire cela.

M. BORDEN: Ce n'était pas topographiquement nécessaire à ma connaissance.

M. OLIVER: Le Grand-Tronc-Pacifique était destiné à être une ligne transcontinentale, et Winnipeg et Edmonton étaient les points d'aboutissement.

Après que les études du tracé du Grand-Tronc-Pacifique furent achevées, le Pacifique-Canadien fit faire des études et construi

sit une ligne parallèle au Grand-Tronc-Pacifique. Les deux lignes furent construites en même temps, mais ma prétention est que l'agresseur a été le chemin de fer Pacifique-Canadien et non pas le Grand-Tronc-Pacifique. Cela sort, cependant, du cadre de mon argument. D'abord, sur une distance de 300 milles à l'ouest d'Edmonton, le Nord-Canadien a le bénéfice de l'existence de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, pour l'aider dans la construction de sa ligne. En second lieu, sur cette distance de 300 milles, il ne fait valoir aucun nouveau pays, car le Grand-Tronc-Pacifique s'est chargé de ce soin, ce dernier chemin ayant été construit dans un but de colonisation et dans des conditions extrêmement difficiles. La même chose se présente de Kamloops, dans la Colombie-Anglaise, à Port-Mann. Le Nord-Canadien est absolument parallèle à la ligne existante du chemin de fer Pacifique-Canadien et en profite pour la construction de sa ligne, sans développer un seul pouce de nouveau terrain, sur toute cette distance. Sur toute la route d'Edmonton à Port-Mann, le Nord-Canadien servira à la colonisation d'environ 200 milles de pays nouveau, près de Tête-Jaune jusqu'à Kamloops et dans la direction de l'embouchure de la rivière Thompson. C'est tout ce qu'il colonisera de nouveau pays; c'est toute la section du pays qu'il traverse et où il n'y a pas déjà de communications par voie ferrée. De sorte que lorsqu'on fait la comparaison entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien, je dis que cette comparaison n'est pas juste, en ce qui concerne la partie qui s'étend d'Edmonton à la côte du Pacifique.

En ce qui concerne la partie de la ligne située entre Ottawa et Port-Arthur qu'on se propose de subventionner sur une distance de 70 milles, la voie du Nord-Canadien est à portée du chemin de fer Pacifique-Canadien et de Sudbury ou ses environs, et Ottawa, les deux lignes ne peuvent être par la nature des choses beaucoup éloignées l'une de l'autre et être parallèles. Entre Sudbury et Nepigon, le Nord-Canadien profite, pour la construction de sa ligne, de celles du Grand-Tronc-Pacifique et du Pacifique-Canadien. Je ne dis pas ces choses dans le but de diminuer l'esprit d'entreprise des hommes qui sont à la tête du Nord-Canadien ou la valeur de l'entreprise elle-même au point de vue du pays, mais pour bien faire voir que la comparaison faite par le ministre des Finances et le premier ministre au point de vue du coût du Nord-Canadien, du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique est absolument injuste et démentie par les faits.

M. BENNETT (Calgary): Je suppose que l'honorable député admettra que la partie du chemin qui a le plus de valeur se trouve entre Edmonton et Fort-William?

M. OLIVER.

M. OLIVER: Oui, c'est vrai, sans aucun doute, la partie du chemin qui a le plus de valeur. Je ne veux pas un seul instant chercher à diminuer la valeur du chemin que le Gouvernement se propose de subventionner. J'étudie la question sous un point de vue et je ne m'en éloigne pas. J'ai dit que je ne voulais pas entrer dans le mérite de la méthode que la dépense sera faite. Nous parlons des millions placés dans ces différents chemins de fer. Qu'on me permette de dire que quel que soit l'endroit d'où viennent ces millions, qu'ils viennent de la bourse des actionnaires ou du trésor public du Canada, les revenus doivent sortir de la poche de ceux qui se serviront du chemin de fer. Voilà pourquoi toute la question se résume à un seul mot "taux". C'est vers ce côté de la question que je désire attirer l'attention de la Chambre. Il y a eu, venant de l'Ouest, des plaintes au sujet des taux du fret qui sont considérés comme écrasants pour le peuple et être des obstacles au progrès du pays et, par conséquent, nuisibles au Canada.

M. COCHRANE: Est-ce que l'Ouest ne souffre pas de l'insuffisance des chemins de fer?

M. OLIVER: C'est un ennui sérieux pour ceux qui n'ont pas l'avantage de posséder de chemins de fer; mais c'est aussi un ennui pour ceux qui en ont d'avoir à payer trop cher leurs services. Il existe dans l'Ouest un état de choses auxquelles le peuple s'objecte. C'est un fardeau pour le peuple, c'est un obstacle au progrès du pays, un sujet qui mérite l'attention sérieuse du Gouvernement et du Parlement canadien. Je vous en donnerai un exemple. Nous avons du charbon dans l'Alberta. Le charbon est une des premières nécessités de la vie entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses, et c'est un fait connu que les taux des chemins de fer sont la cause que la houille de Lethbridge et de Canmore ne peut se vendre à l'est de Régina, c'est-à-dire au centre de la Saskatchewan, en concurrence avec la houille qui provient des mines de Pennsylvanie, laquelle est transportée par chemin de fer des mines au port du lac et par vaisseau à Fort-William, puis de nouveau par chemin de fer, 400, 500 et 600 milles avant d'entrer en concurrence avec la houille de l'Alberta.

La Chambre doit comprendre qu'il y a des avantages pour le peuple Canadien d'exploiter les mines de charbon de l'Alberta et que le marché pour le charbon de l'Alberta dépend des taux de transport des chemins de fer sur lesquels la houille est transportée des mines chez le consommateur et si les taux sont délibérément préparés et ils le sont délibérément pour promouvoir le transport de la houille de Pennsylvanie au dépens de celle de l'Alberta, les marchands de ce dernier endroit rencontrent dans leur industrie un obstacle

très préjudiciable à la prospérité de l'ouest canadien.

M. BENNETT (Calgary) : Je suppose que mon honorable ami sait que le charbon de l'Alberta se vend maintenant à Winnipeg de même que celui de Lethbridge trouve là un marché tout prêt, avec les taux actuels. Il y a quelques années, Régina était le point le plus éloigné à l'est, puis ce fut Brandon, mais maintenant vous pouvez trouver à Winnipeg le charbon de Lethbridge et de Bankhead dont Osler, Hammond & Nanton vendent d'énormes quantités.

M. OLIVER : Ce que dit mon honorable ami prouve au delà de tout doute la raison de l'état de choses que j'ai dit avoir existé pendant de si longues années et combien est désirable une amélioration de ce côté-là. Le fait qu'il y a déjà eu amélioration constitue un avantage, mais cet avantage grandirait proportionnellement si l'on continuait dans la voie des améliorations, parce qu'il admettra que le débit de ce charbon à Winnipeg n'est pas très considérable et que ce commerce n'est à vrai dire qu'à ses débuts. Il y a 100 mille personnes qui ont besoin de charbon à Winnipeg et il ne s'en vend à vrai dire qu'une bagatelle, encore. C'est là un exemple que le developpement des grandes industries dans l'Ouest est en raison directe des tarifs de transport, et le Gouvernement soumet au Parlement une proposition à l'effet de faire voter à l'une de ces compagnies de chemin de fer $15,000,000 sans prendre aucune précaution à ce sujet. Ce n'est là qu'un exemple d'un état de choses devenu général.

M. BENNETT (Calgary) : Le fait que nous faisons un cadeau—suivant l'expression de mon honorable ami—à cette compagnie de chemin de fer n'est-il pas de nature à l'empêcher de payer l'intérêt à titre de charge fixe rendant possible pour la commission des chemins la fixation de taux moins élevés que ceux qui seraient établis si des obligations ont été émises, mettant ainsi une charge fixe sur la compagnie?

M. OLIVER: Il n'y a pas de doute sur ce que dit mon honorable ami. Il n'y a pas de doute que ce serait le devoir de la commission des chemins de fer de prendre cela en considération, mais je n'ai pas entendu dire que la commission ait songé à cela.

M. BENNETT: La question est actuellement devant la commission; les taux pour le charbon, le bois ordinaire, le ciment et le bois de service sont actuellement devant la commission.

M. OLIVER: J'ai grande confiance dans la commission des chemins de fer et je partage entièrement l'avis de mon honorable ami, à savoir, que les contributions en argent que le Parlement fédéral accorde ne devraient être reconnues comme faisant partie du capital d'une compagnie de chemin de fer; mais je suis ici membre du Parlement responsable, ayant comme tel une certaine autorité en main et je considère qu'il m'appartient, lorsque je donne $15,000,000 au Nord-Canadien, de voir à ce que le peuple que je représente ait valeur pour le cadeau, et je ne demanderai pas à la commission des chemins de fer de se charger de faire ce qu'il m'incombe de faire moi-même. Je ne propose pas une ligne de conduite nouvelle dans ce cas-ci. Il est probable que des membres de cette Chambre se rappelleront qu'en 1897, le Gouvernement fédéral avait soumis au Parlement une proposition à l'effet d'accorder $1,100 par mille au Pacifique pour l'aider à construire sa ligne de Lethbridge à Kootenay-Landing, dans le but de diriger de ce côté le trafic minier du sud de la Colombie-Anglaise, de façon à le faire raccorder avec le réseau du chemin de fer et en faire bénéficier tout le Canada. Il s'agissait alors d'une section du pays où il se faisait un énorme trafic. L'industrie minière était très prospère dans le temps, mais il fallait faire venir des Etats-Unis tout le matériel nécessaire à cette industrie, de sorte que les Etats-Unis bénéficiaient de tout le trafic. Assurément, en vue de la construction d'un chemin de fer destiné à raccorder la région minière avec un réseau de chemins de fer qui sillonne le pays, et afin que notre pays puisse contrôler lui-même son industrie minière, un subside de $11,000 par mille était dès la première vue paraître aussi justifiable que celui de $12,000 par mille dans le présent cas.

M. BENNETT: Parce que la Colombie-Anglaise avait donné assez de mines de houille pour permettre la construction de toute la ligne et qui sont maintenant la propriété du sénateur Jaffray et de M. J. J. Hill.

M. OLIVER: Absolument comme dans le cas du Nord-Canadien auquel la province d'Ontario a donné 2,000,000 d'acres de terre dans l'Ontario.

M. BENNETT: Avec des restrictions au sujet de tous les droits miniers.

M. OLIVER: Mais cela ne change pas la question, ce que je veux faire remarquer, c'est que dans un cas semblable en 1898, le Gouvernement a réglé l'affaire comme je voudrais la voir régler aujourd'hui par le Gouvernement actuel: accompagner la subvention de conditions relatives à une réduction déterminée des tarifs, de sorte qu'il n'y ait aucune crainte que le peuple qui donne cet argent ne retire rien en retour.

Un DEPUTE: Il n'y avait pas de commission des chemins de fer, alors.

M. OLIVER: Il n'y avait pas alors de commission des chemins de fer, mais comme je l'ai dit tout à l'heure, l'existence de la commission des chemins de fer n'enlève ni à mon honorable ami ni à moi-même la responsabilité qui nous incombe vis-à-vis nos commettants de faire en sorte que ce que nous voulons, soit fait en temps voulu. J'ai un autre précédent, monsieur le président; je trouve dans les statuts du Manitoba, pour l'année 1901, un arrangement par lequel une subvention était accordée au Nord-Canadien par le gouvernement de cette province et que cela a donné lieu à l'établissement par cette compagnie d'un tarif déterminé dans l'intérêt du peuple de cette province. Avec ces deux précédents—et personne ne niera que ce soient des précédents, ni les bénéfices qui sont résulté de la manière qu'on a alors agi—je maintiens que c'est le devoir de ce Gouvernement de suivre cet exemple et de soulager, dans tout le Nord-Ouest, d'une situation pénible, autant qu'il pourra le faire en ce qui concerne le Nord-Canadien en acceptant les suggestions faites par le Board of Trade de Winnipeg. Je suis bien certain que le Gouvernement a dû recevoir copie de la circulaire que je vais lire pour l'information de la Chambre. Elle m'est adressée et se lit comme suit:

The Winnipeg Board of Trade.
Winnipeg, Manitoba, 15 mai 1913.

Cher monsieur,—Je suis chargé de vous adresser ci-joint copie d'une résolution adoptée unanimement à la réunion annuelle de ce bureau le 13 mai 1913 et qui est en vérité une requête au Gouvernement, pour lui demander que si on accorde une subvention au Canadian Northern, ce dernier soit requis de faire une réduction de ses tarifs appliqués à l'ouest du Canada.

Le Board of Trade suggère qu'une action prompte à ce sujet par les autres boards est extrêmement désirable.

Bien à vous,
C. N. Bell,
Secrétaire.

Voici la résolution:

Attendu qu'il a été publié dans les journaux que le Canadian Northern a demandé ou doit prochainement demander au gouvernement du Canada une aide financière pour achever son réseau transcontinental;

Et attendu que les taux exigés par ce chemin de fer pour le transport des marchandises à l'ouest de Port-Arthur sont plus élevés que ceux exigés dans les cas identiques dans l'ouest du Canada et sont, dans l'opinion de ce board, excessifs, proportionnellement aux services rendus;

Et attendu que le fardeau des taux excessifs est une grave injustice pour le peuple de l'ouest du Canada et a, depuis des années, provoqué des plaintes;

Qu'il soit, en conséquence, résolu que le Board of Trade de Winnipeg adresse au gouvernement du Canada (sans exprimer d'opinion quant à savoir si l'aide doit ou non être accordée) une requête à l'effet que, dans le cas où le Gouvernement jugerait à propos d'accorder au Canadian Northern une aide financière en rapport avec la construction de ces lignes, cette aide ne soit donnée qu'à la condition que les taux exigés pour le transport des marchandises entre les points situés sur la ligne du Canadian Northern, à l'ouest de Port-Arthur, soient réduits au niveau de ceux de l'est du Canada pour les services identiques, excepté proportionnellement au coût plus élevé de l'exploitation du réseau dans l'Ouest que la compagnie pourra établir.

M. BENNETT (Calgary): Et c'est précisément la question qui est dans le moment examinée par la commission des chemins de fer.

M. OLIVER: Mon honorable ami a attiré mon attention sur le fait que cette question est devant la commission des chemins de fer. Celle-ci a été établie en 1903 et existe pratiquement depuis dix ans. La différence des taux entre l'Est et l'Ouest a existé pendant tout ce temps-là et existe encore. Il n'est peut-être pas sage pour le Parlement de dire que la commission des chemins de fer a la responsabilité du règlement de cette inégalité. Nous avons eu, il n'y a pas longtemps, un jugement de la part de la commission relatif aux taux exigés par les compagnies de messagerie et bien qu'elles aient fait une réduction dans leurs taux, ceux-ci sont encore plus élevés que dans l'est du Canada. Je ne prétends pas dire que, d'après la loi des chemins de fer, la commission des chemins de fer n'était pas justifiable de rendre cette décision en ce qui concerne les taux de messagerie, mais si nous voulons que les taux soient sur un pied d'égalité dans l'ouest et dans l'est du Canada, le Parlement devra agir. Il peut s'écouler des années avant que nous retrouvions l'occasion qui s'offre à nous aujourd'hui. Nous donnons à la compagnie une subvention élevée et nous la donnons sans condition. Je dis que nous ne pourrons jamais nous justifier auprès de l'ouest du Canada si nous négligeons d'imiter le précédent créé dans le cas du chemin de fer de la passe du Nid-de-Corbeau et celui du gouvernement du Manitoba, dans le cas du Nord-Canadien, et de faire à présent des arrangements avec le Nord-Canadien par lesquels les habitants de l'Ouest auront les mêmes taux que ceux de l'Est.

M. BENNETT: Sans s'occuper du coût de l'exploitation?

M. OLIVER: Je ne suggère rien à la commission des chemins de fer. Ce que je veux, c'est que ce soit le Parlement qui établisse la base des taux. Je maintiens qu'il n'y a rien dans la loi des chemins de fer qui ordonne à la commission de rendre uniformes les taux de l'Est et de l'Ouest.

Afin de me faire bien comprendre, je vais lire une motion que j'ai l'intention de proposer et que je me suis efforcé de conformer autant que possible au désir du Board of Trade de Winnipeg:

Que l'octroi desdites subventions et leur réception par les compagnies respectives sera subordonné à la condition que lesdites compagnies, dans les deux mois qui suivront la date de l'adoption de cette loi, soumettront à la commission des chemins de fer du Canada une liste de taux de trafic sur les lignes desdites compagnies, maintenant construites ou à être subséquemment construites à l'ouest de Fort-William, lesquels devront être les mêmes que ceux qui sont maintenant en vigueur sur les lignes desdites compagnies dans les provinces d'Ontario et de Québec, excepté en autant et jusqu'au chiffre que lesdites compagnies de chemin de fer pourront établir comme coût d'exploitation plus élevé nécessité sur celles de ces lignes qui se prolongent à l'ouest de Fort-William, et la liste de taux susdite sera sujette à l'autorité et au contrôle de la dite commission des chemins de fer, pour être par elle revisée et déterminée en conformité des dispositions précitées.

Par cette motion, je demande au Parlement de fixer la base qui puisse guider la commission des chemins de fer et lui permettre de mettre les taux de l'Ouest et ceux de l'Est sur le même pied.

M. PELLETIER. La commission a-t-elle ce pouvoir-là à présent?

M. OLIVER: D'après mon interprétation de la loi, bien qu'elle ait absolument parlant ce pouvoir, elle ne serait pas justifiable d'après la loi de l'exercer sans que le Parlement lui donne instruction de le faire. Je me contente de donner mon opinion comme particulier et en cette qualité de même qu'en qualité d'homme de l'Ouest, je répète que cette loi est en vigueur depuis 1903 et que ces taux différentiels sont aussi en vigueur depuis ce temps; l'heure et l'occasion sont favorables pour que nous fassions quelque chose dans l'intérêt du pays, et nous ne ferons pas complètement notre devoir si nous ne savons pas en profiter.

Cette question des taux m'entraîne à étudier les taux à partir des centres manufacturiers et commerciaux de l'est du Canada vers les centres consommateurs de l'ouest. Je ne veux pas être long, mais je répète que les taux entre les points de manufacture de l'est et les points de distribution ou de consommation de l'ouest ont été régularisés par la seule compagnie de chemin de fer faisant affaires, dans le but d'absorber la plus grande proportion possible du tarif. C'est par suite du fait que les centres manufacturiers américains étant surtout situés dans l'ouest, d'où le transport est moins long qu'à partir de l'est du Canada, ont pu faire des affaires avec les gens de l'ouest canadien au détriment de l'est du Canada. Je ne puis pas démontrer cette affirmation au moyen des taux de chemin de fer, parce que je ne crois que cela puisse se faire d'une manière intelligente, mais je puis garantir tout de même qu'il n'y a pas dans cette Chambre un seul manufacturier qui vend des marchandises dans l'ouest du Canada qui ne croit pas que c'est vrai. Et si c'est le cas, cela est de nature à nuire à la prospérité de l'Est et jusqu'à un certain point de l'Ouest et tout ce que je suggère au comité c'est de discuter cette question ici et maintenant et d'après le même principe que nous devons suivre dans la discussion des tarifs de l'Ouest. C'est-à-dire que l'on fasse un arrangement précis avec la compagnie Nord-Canadien afin que les taux de l'Est et de l'Ouest tombent sous le contrôle de la commisison des chemins de fer de façon d'établir l'uniformité entre les taux du Nord-Canadien au Canada et les lignes parallèles américaines. Je sais que l'opinion existe que les pouvoirs de la commission sont suffisants et qu'il n'est pas nécessaire que nous l'obligions à faire une réduction des taux de chemin de fer. Je ne vois rien de tel dans la loi des chemins de fer. L'esprit de la loi est d'empêcher les taux différentiels et non de faire une réduction générale.

M. FRIPP: C'est le devoir de la commission de faire cela sur demande.

M. OLIVER: J'ai lu la loi et je n'y vois pas cela.

M. FRIPP: C'est tout le principe de la loi.

M. OLIVER: Je ne partage pas ici l'opinion de mon honorable ami. Cela n'est pas et n'a jamais été le principe de la loi; le principe de la loi est l'égalité et tout l'objet de la loi est d'empêcher les différences injustes.

M. FRIPP: C'est ce que je dis.

M. OLIVER: Ces différences n'existent pas dans une certaine série de taux sur le territoire canadien, lesquels sont plus élevés que des taux destinés au territoire en dehors du Canada. Cela ne tombe pas sous le coup de la loi et pourtant cela revient à dire que ces taux enlèvent leur commerce aux manufacturiers de l'est du Canada.

M. BENNETT (Calgary): Il appartient aux juges dans les cours d'entendre et de juger une cause; les commissaires des chemins de fer sont des juges tout comme les membres de la cour supérieure du Canada; c'est leur devoir d'entendre et de juger la question actuellement devant eux, savoir, sur la différence entre les taux de l'ouest et ceux de l'est du Canada, tout comme la cour suprême avait l'autre jour à juger une cause d'élection.

M. OLIVER: Je discutais il y a quelques instants la question de la différence entre l'est et l'ouest du Canada, mais actuellement je suis à discuter la question de la dif-

férence ou de la préférence des taux entre le Canada et les lignes parallèles des Etats-Unis.

M. BENNETT: La question est étudiée par la commission.

M. OLIVER: Je ne vois rien dans la loi qui permette de saisir la commission de la question.

M. BENNETT: Cela resorrtirait des faits établis devant la commission.

M. OLIVER: Supposons que le taux de Montréal à Winnipeg soit plus élevé que celui de New-York à Winnipeg, en vertu de quelle disposition de la loi des chemins de fer quelqu'un a-t-il le droit de demander la réduction du taux entre Montréal et Winnipeg?

M. BENNETT: Le cas pourrait être soumis au tribunal. C'est une question de preuve. Les conditions qui existent sont des faits, et le tribunal est appelé à décider si en considération de tous les faits, de la situation topographique, de la densité du trafic, du caractère du trafic, de l'étendue qu'il a localement, et autrement, il y a lieu de rendre une ordonnance qui réduise le taux de Montréal à Winnipeg à la base du taux de New-York à Winnipeg.

M. OLIVER: Je dois différer de mon honorable ami avec toute la déférence qu'il faut. Il n'y a dans la loi des chemins de fer pas un mot du commencement à la fin qui autorise la commission des chemins de fer à s'occuper de taux de concurrence aux Etats-Unis ou qui lui en donne les instructions ou la permission.

M. BENNETT: Et il n'y a pas un mot non plus dans la loi de la cour suprême de la province où nous vivons tous les deux qui dise au juge d'examiner tel élément de preuve. C'est une question qui doit être déterminée par les parties quand elles soumettent la preuve au tribunal pour qu'il la considère. Cette preuve est un fait qui permet au tribunal auquel un cas est soumis d'en arriver à une conclusion sur le cas soumis. C'est tout.

M. OLIVER: J'admets avec mon honorable ami que c'est tout, et à mon avis, ce n'est pas assez de beaucoup. A ce moment précis de la procédure où nous remettons $15,000,000 à la compagnie du Nord-Canadien pour lui permettre de compléter sa voie ferrée de Montréal à Winnipeg, je dis que nous allons faire beaucoup moins que notre devoir si nous n'établissons pas des dispositions ou si nous ne garantissons pas à notre population qu'elle va obtenir des taux qui vont lui permettre de faire des affaires de l'est à l'ouest; le précédent a été établi de faire dans ces occasions un arrangement spécifique de ce genre, et les résultats produits ont eu des avantages énormes. Un arrangement de ce genre devrait être conclu à l'heure qu'il est. Il pourrait être conclu à l'heure qu'il est. Et je me propose d'offrir à ce comité une suggestion à cet égard, et de la proposer plus tard à la Chambre. Ma suggestion est ainsi qu'il suit:

La prestation de subvention et leur acceptation par la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, et par la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Alberta, seront subordonnées à la condition que la commission des chemins de fer du Canada puisse à un moment quelconque, après qu'auraient été parachevées les lignes de chemins de fer ci-dessus mentionnées, exiger de ladite compagnie de chemin de fer qui exploitera le réseau de chemin de fer qui comprend ces lignes, qu'elle produise un tableau des tarifs de transport d'effets des endroits desservis par les lignes de cette compagnie dans les provinces de l'Ontario, de Québec, du Nouveaue-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse que la commission pourra désigner, non compris les points de l'Ontario à l'ouest de Sudbury, aux endroits des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, desservis par les lignes de ladite compagnie que la commission pourra désigner. Et la commission des chemins de fer revisera ces tarifs de façon à ce qu'ils ne soient pas plus élevés que les taux par mille réclamés pour service analogue par les lignes de chemins de fer des Etats-Unis et du Canada entre New-York et Winnipeg, par voie de Chicago et de Minneapolis. Lesdits taux seront obligatoires pour ladite compagnie de chemin de fer, jusqu'à ce qu'ils soient ultérieurement revisés par la commission des chemins de fer du Canada.

La rédaction de cette proposition peut n'être pas dans la forme voulue, mais je soumets qu'elle est dans une forme suffisamment bonne pour faire comprendre l'idée que je désire exprimer, et mettre devant le comité et devant le Parlement qu'il est à tous les points de vue désirable que nous ne votions pas cet argent à cette compagnie de chemin de fer sans que soit conclue une convention spécifique qui protège le producteur de l'Ouest dans les taux de manière à permettre à ses produits d'être distribués dans l'Est, et qui protège le manufacturier de l'Est dans les taux de manière à permettre que ses produits soient distribués dans l'Ouest.

M. COCHRANE: Je désire simplement faire consigner aux débats un état de ce qu'à voulu avoir mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), relativement à la totalité des subventions accordées à la compagnie du Nord-Canadien et à tous ses embranchements par les municipalités, par les provinces et par le gouvernement fédéral, jusqu'à la proposition actuellement en discussion. La somme totale est de $11,259,722.

Sir WILFRID LAURIER: De subventions en argent?

M. COCHRANE: Les subventions en argent à toutes les lignes par les municipalités, par les provinces et par le Parlement

fédéral. Il y a $8,082,398 pour la ligne principale.

M. GERMAN: De combien sont les concessions de terres.

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu de concessions de terre, sauf 4,000,000 d'acres—et ils n'ont pas été donnés à la compagnie du Nord-Canadien—excepté les 2,000,000 d'acres dans l'Ontario.

Sir WILFRID LAURIER: Comme je vois mon honorable ami le ministre des Finances à son siège, je désire attirer son attention sur une déclaration qu'il a faite pour comparer l'aide fédérale reçue par la compagnie du Nord-Canadien avec celle reçue par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas reçu d'aide directe du trésor canadien à part les intérêts de sept ans sur la section de l'Ouest et sept années de loyer sur la section Est du chemin de fer, si les travaux sont exécutés conformément à la convention.

M. WHITE: Mon honorable ami a laissé de côté l'exécution des obligations.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne considère pas que cela fait partie du contrat. Relativement à la compagnie du Nord-Canadien, si je comprends bien les chiffres, les subventions en argent sont ainsi qu'il suit:

De Québec à Hawkesbury, $1,194,000; de Hawkesbury à Ottawa, $367,000; de Port-Arthur à Fort-Frances, $1,355,000; de Fort Frances à la rivière à la Pluie, $179,000; la section de la Colombie-Anglaise, $6,000,000; total $9,095,000.

Les obligations garanties par le Canada sont de $58,000,000. Il y a une partie des obligations de la division de la Colombie-Anglaise garantie par le gouvernement de la Colombie-Anglaise qui s'élèvent à $18,000,000, il y a des concessions de terres qui s'élèvent à 15,000,000 d'acres. Mon honorable ami le ministre des Finances a dit que ceci ne devrait pas être pris en considération du tout, parce que l'aide n'a pas été primitivement donnée à la compagnie du Nord-Canadien, mais à d'autres compagnies, et les subventions ont plus tard été acquises par la compagnie du Nord-Canadien, et elle a aussi pris la concession de 4,000,000 d'acres. Il serait bien injuste de ne pas compter ces subventions dans la construction du chemin de fer. Le raisonnement de mon honorable ami n'a pas de portée pratique. Il est bien connu que la compagnie du Nord-Canadien a obtenu ces concessions pour une somme nominale. Les subventions avaient été accordées longtemps auparavant à une compagnie qui les avait reçues pour construire une ligne vers la baie d'Hudson. Elles ont plus tard été acquises par le chemin de fer Nord-Canadien et la totalité de ces 4,000,000 d'acres a été appliquée à la construction de la ligne principale de la compagnie de Winnipeg à Edmonton. Par conséquent, tout doit être compté comme étant entré dans la construction de cette ligne principale, à l'exception de l'embranchement de Erbert au Pas. Cela ne peut pas être compté comme partie de la subvention appliquée à la ligne principale. La ligne entre Erbert et le Pas est longue d'environ 90 milles. La subvention a été de 12,000 acres de terre, et par conséquent il faut déduire cela des 4,000,000 d'acres, ce qui laisse une subvention de 3,288,000 acres qui a servi à la construction de la ligne principale du Nord-Canadien. Quelle peut être la valeur de ces terres? C'est un point qui reste à considérer.

M. BENNETT (Calgary): 2,000,000 d'acres de ces terres étaient dans l'Ontario.

Sir WILFRID LAURIER: Non pas. 4,000,000 d'acres dans l'Ouest. Les terres de l'Ontario doivent être ajoutées à cela. Je ne sais pas si les terres de l'Ontario ont été données pour la construction de la ligne principale ou non. Quelle peut être la valeur de ces terres? Si nous les comptons à $12 de l'acre—je crois que ceci est un prix modéré—la compagnie recevrait cela pour elle-même en sus de tous frais d'exploration et d'administration. Cela représente un revenu des terres d'environ $36,000,000. Récapitulons:

Subvention en argent	$ 9,000,000
Obligations garanties	58 000,000
Terres	36,000,000
Subvention provinciale de la Colombie-Anglaise	18,000,000
Total	$21,000,000

Ceci couvre toute la ligne de Québec à Vancouver, la longueur en milles étant celle qui suit:

	Milles.
De Québec à Montréal	176
De Montréal à Ottawa	117
D'Ottawa à Port-Arthur	910
De Port-Arthur à Winnipeg	438
De Winnipeg à Edmonton	827
D'Edmonton à la passe Yellowhead	260
De la passe Yellowhead à Vancouver	525
Total	3,253

Et pour ceci la compagnie a reçu, ainsi que je l'ai dit, $121,000,000.

M. WHITE (ministre des Finances): Le très honorable député a additionné ensemble les garanties et les subventions et a fait une conjecture qui peut être plus ou moins éclairée—je crois moins éclairée plutôt que plus—quant à la terre concédée, car je comprends qu'il fait l'estimation lui-même, nonobstant ce qui a été dit cet après-midi sur la vente des terres surtout au commencement du siècle en 1900, 1901 et 1902, à $3, $4 et $5 de l'acre comme la chose se passe habituellement dans le cas de terres

vendues par une compagnie de chemin de fer, quand il est désirable de coloniser certains endroits. Mais qu'il me soit permis de faire la même espèce de calcul que celui qu'il a fait relativement à une entreprise qu'il n'a pas aussi rigoureusement critiquée qu'il l'a fait du chemin de fer Nord-Canadien. Les sept années d'intérêts qu'il a si légèrement touchés s'élèvent au chiffre de $50,000,000. Et il met de côté l'argent de l'exécution des obligations en disant que c'est simplement un jugement du conseil privé. Mais, malheureusement, c'est $10,000,000 que le peuple du Canada doit payer. Nous sauvons $20,000,000 par une législation qui vient d'être adoptée, mais les $10,000,000 restent à payer. Les $50,000,000 et les $10,000,000 font $60,000,000. Puis, ainsi que mon très honorable ami le sait, les valeurs du Grand-Tronc-Pacifique ont été garanties par le gouvernement fédéral pour un chiffre de £14,000,000. C'est le chiffre de l'hypothèque qui garantit les obligations du Grand-Tronc-Pacifique dont les intérêts sont garantis par le gouvernement. Cela signifie $70,000,000. Ajoutons ceci aux $60,000,000 et nous arrivons à $130,000,000. Mais nous n'avons pas encore fini, car le gouvernement du très honorable député a prêté $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique, et je ne suis pas beaucoup dans l'erreur quand je dis qu'il va probablement être sympathique, ainsi que je comprends qu'il l'est lui et les autres relativement au prêt de $15,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique que nous présentons. Cela signifie des prêts au chiffre de $25,000,000. Ajoutons ceci au montant déjà énoncé et nous arrivons à $155,000,000. Et cette dépense est relative à quoi? Non pas relative à la ligne de Moncton à Prince-Rupert, mais à celle de Winnipeg à Prince-Rupert, distance de 1,750 milles ou $80,000 par mille. Je fais ce calcul pour suivre le très honorable député et simplement dans le but de faire une comparaison.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu pour la 1re fois.)

L'hon. M. COCHRANE propose la 2e lecture du projet de résolution.

M. GERMAN: J'ai déjà déclaré au cours de la discussion en comité que je n'ai pas le désir de faire du tort au chemin de fer Nord-Canadien ni à ceux qui le soutiennent, mais d'un autre côté, je désire autant que je le puis aider cette grande et utile entreprise. Je crois que le Canada peut encourager trois chemins de fer transcontinentaux. J'ai toujours pensé que le chemin de fer du Pacifique avait reçu du peuple du Canada plus d'aide qu'il n'aurait dû en recevoir. Cependant ceci est virtuellement de l'histoire ancienne. Mais au cours de la construction il est venu retrouver ce Gouvernement pour obtenir de l'assistance additionnelle. D'abord il a reçu $25,000,000 en cadeau et aussi 25,000,000 d'acres de terre. Après avoir obtenu les fonds et exécuté son travail autant qu'il l'a pu il est revenu trouver le Gouvernement pour un emprunt de $25,000,000. A ce moment-là chaque individu attaché à l'entreprise du chemin de fer du Pacifique avait engagé tout ce qu'il possédait. Lord Strathcona et lord Mount-Stephens avaient engagé tout ce que Donald Smith et George Stephen possédaient, et plusieurs sont allés plus loin que cela, parce que je suis porté à croire que la Banque de Montréal était assez bien engagée dans le temps. Si cette entreprise avait échoué, ces hommes auraient été absolument ruinés. Ils ont déposé leurs cartes sur la table et ils ont dit: Nous avons fait tout ce que nous pouvions; nous avons confiance dans cette entreprise, nous espérons de la mener à bien. Nous y avons mis tout notre capital, et nous vous demandons maintenant de venir à notre aide et de nous prêter assez d'argent pour exécuter cette grande entreprise nationale. Le gouvernement fédéral a dit: Nous allons le faire sur la garantie que vous avez à offrir. Le chemin de fer a donné la garantie qui virtuellement était une seconde hypothèque. Pourquoi la même manière d'agir ne devrait-elle pas être suivie dans le cas présent? Pourquoi ces messieurs soutiennent-ils un chemin de fer dont ils possèdent les actions, sur lequel il faut des millions à la construction, et viennent-ils demander au Gouverneur en conseil et au public en général d'acquitter la note? Il me semble que l'idée est trop absurde pour mériter l'attention des gens sensés. Je ne crois pas que le peuple canadien approuve la proposition que le Gouvernement soumet actuellement. J'y suis hostile moi-même et j'ai l'honneur de proposer:

Que ladite résolution ne soit pas adoptée maintenant, mais qu'elle soit renvoyée à un nouvel examen en comité général, avec instruction de la modifier en pourvoyant à ce que, à même le fonds du revenu consolidé, il soit fait, sous forme de prêt, à la Canadian Northern Railway Company, un prêt d'une somme de pas plus de quinze millions de dollars pour aider la compagnie à construire son chemin de fer, ce prêt devant être remboursable, avec intérêt semi-annuel au taux de quatre pour cent par année, pas plus tard que le premier juillet 1933; le prêt devant être garantie par des obligations imputables sur l'entreprise, l'équipement et les biens, droits et franchises de la compagnie, et aussi sur l'entreprise, l'équipement et les biens, droits et franchises de la Canadian Northern Pacific Railway Company, la Canadian Northern Alberta Railway Company, la Canadian Northern Ontario Railway Company et la Canadian Northern Quebec Railway Company, et prendra rang immédiatement après les débentures-actions déjà émises et actuellement existantes et imputables à chacune desdites

compagnies et à toutes lesdites compagnies, et devant être plus amplement garanties par un transfert au ministre des Finances et receveur général du Canada, en fidéicommis pour Sa Majesté, d'actions du capital-actions ordinaires de la Canadian Northern Railway Company jusqu'à concurrence, au pair, de la somme de quinze millions de dollars, lesquelles actions devront être considérées comme complètement acquittées, non imposables et non sujettes à appel de versements, et seront inscrites sur le livre de transfert d'actions de la Canadian Northern Railway Company, et lesdites actions de fonds-capital seront, sur remboursement par ladite compagnie de ladite somme de quinze millions de dollars et de tout intérêt échu, retransférées à la compagnie, ses successeurs ou ayants droit.

Je fais cette motion parce que je ne crois pas que le gouvernement fédéral doive être actionnaire dans une société constituée en corporation, il ne devrait pas posséder des actions dans une compagnie ni assumer la position d'actionnaire. La chose est mauvaise en principe et est de nature à avoir en pratique des résultats encore plus mauvais. Il ne serait pas bon que le gouvernement du Canada fût actionnaire de la compagnie du Nord-Canadien ou de celle du Grand-Tronc-Pacifique. Je suis disposé à laisser les compagnies avoir tout l'argent dont elles ont besoin pour lequel elles peuvent donner des garanties, mais je ne puis consentir à ce que le Gouvernement devienne actionnaire de la compagnie du Nord-Canadien.

M. l'ORATEUR: Cette proposition est absolument irrégulière. Elle a pour but une subvention d'argent qui doit recevoir l'approbation du Gouverneur général et ensuite être proposée par un membre du Gouvernement. Le règlement ne permet pas à un simple député de proposer une résolution de cette espèce.

Sir WILFRID LAURIER: Avant que vous rendiez votre décision, monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire que la règle est qu'un député pur et simple ne peut pas proposer de résolution qui comporte une affectation des fonds publics. Cette résolution, cependant, propose de substituer un emprunt à une libéralité; elle n'augmente pas les charges publiques, mais elle les diminue, en conséquence la question de règlement ne saurait être fondée.

M. l'ORATEUR: Elle implique une charge sur le revenu; autrement son objet ne pourrait pas être atteint. En premier lieu, de la manière dont je comprends la chose, la résolution ne peut pas être proposée par un député pur et simple, en second lieu, elle ne peut être proposée que si elle est approuvée par le Gouverneur général. Je décide en conséquence que la motion est irrégulière.

M. OLIVER propose:

Que la résolution ne soit pas lue maintenant la seconde fois,, mais qu'elle sort renvoyée à un nouvel examen en comité général pour être modifiée comme suit:

"La concession de ce prêt, et sa réception par la compagnie sera subordonnée à la condition que ladite compagnie, dans les deux mois qui suivront la date de l'adoption de cette loi, soumettra à la commission des chemins de fer du Canada une liste des taux de trafic sur les lignes de la compagnie maintenant construites ou à être subséquemment construites à l'ouest de Fort-William, lesquels devront être les mêmes que ceux qui sont maintenant en vigueur sur les lignes de ladite compagnie dans les provinces d'Ontario et de Québec, excepté en autant et jusqu'au chiffre que ladite compagnie de chemin de fer pourra établir comme coût d'exploitation plus élevé nécessité de ces lignes qui se prolongent à l'ouest de Fort-William, et la liste de taux susdite sera sujette à l'autorité et au contrôle de ladite commission des chemins de fer, pour être par elle revisée et déterminée en conformité des dispositions précitées".

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, cette motion telle que je la comprends est proposée en exécution de l'avis que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a donné il y a quelque temps quand la Chambre s'est formée en comité. La motion aurait quelque mérite si elle conférait à la commission des chemins de fer du Canada des pouvoirs qui ne lui sont pas attribués par la loi des chemins de fer. N'importe quel député de cette Chambre qui est au courant des dispositions de la loi des chemins de fer sait qu'aucune corporation de chemin de fer au Canada ne peut percevoir de taux autrement qu'en vertu d'un tarif qui a été autorisé par un règlement et qui a été approuvé par la commission des chemins de fer du Canada. Il est aussi connu que la commission des chemins de fer du Canada a les plus amples pouvoirs pour s'enquérir et pour faire l'examen de toute question qui se rattache au caractère raisonnable des taux ainsi imposés. De fait, cette motion, je suppose, que le Parlement doit s'enquérir lui-même ou que la commission des chemins de fer doit s'enquérir. L'honorable député va jusqu'à suggérer que cette Chambre des communes est le tribunal qu'il faut pour entreprendre une enquête de cette nature. Je ne crois pas qu'il trouve un seul député qui va s'accorder avec lui pour arriver à cette conclusion. De fait, ainsi que je comprends cette motion, elle se réduit tout simplement à une proposition que, relativement à cette subvention, nous attribuions à la commission des chemins de fer du Canada un pouvoir qu'elle possède déjà et qui lui est conféré par la loi des chemins de fer du Canada en termes beaucoup plus explicites et plus obligatoires que les termes employés dans la résolution de l'honorable député. En voici le résumé et la substance. Ce peut être une motion de grande valeur pour les fins de la déclamation sur les tréteaux pu-

blics, mais elle n'a pas de valeur pratique, parce que ces pouvoirs et des pouvoirs infiniment plus grands sont déjà possédés par la commission des chemins de fer du Canada en vertu de la loi adoptée par l'administration dont était membre l'honorable député.

M. l'ORATEUR: Je suis absolument certain que la résolution est irrégulière pour cette raison-ci, c'est que, si je comprends la chose, la destination d'une subvention d'argent, et le but et les conditions de cette subvention ne peuvent être modifiés. Ceci, je crois, serait modifier l'une des conditions auxquelles la subvention est faite, si je comprends bien la chose.

Je ne voudrais pas être trop absolu à ce sujet, je parle de mémoire et je peux ne pas avoir présent à l'esprit les mots exacts; mais c'est présentement mon opinion que la résolution est irrégulière.

M. OLIVER : Pourrais-je demander de quelle manière il serait possible, pour ceux d'entre nous qui partagent les opinions exprimées dans cette proposition, de les exposer à la Chambre?

M. l'ORATEUR : Sous l'impulsion du moment, je ne connais pas de moyen qui permette de présenter une résolution comme celle-ci. Il est bien régulier de proposer le rejet du projet de résolution; mais une résolution comme celle-ci, qui touche aux conditions attachées à l'octroi, ou aux fins ou objets auxquels il est destiné, serait irrégulière.

M. GAUVREAU : Est-ce une nouvelle espèce de clôture?

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. GERMAN : Il va sans dire, malgré tout le respect que je dois à Votre Honneur, je crois que vous vous trompez.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. GERMAN : Mais nous aurons amplement l'occasion de discuter plus tard ces questions, savoir: la résolution que je propose et celle proposée par mon honorable ami d'Edmonton. Ce bill n'a pas encore été adopté par la Chambre, et il ne le sera pas tant que ces résolutions n'auront pas été inscrites aux "Débats" et qu'un vote ait été pris.

M. GRAHAM: Conformément à l'avis que j'ai donné cet après-midi en Chambre, je désire proposer un amendement sans aucune discussion, parce que, j'ai déjà exprimé mes raisons il y a quelques temps. Je propose:

Que ladite résolution ne soit pas adoptée, mais qu'elle soit renvoyée à un nouvel examen en comité général pour y être modifiée en y ajoutant l'article suivant:

L'octroi de ces subventions et leur remise à ladite compagnie seront sujets à la condition

que le bureau des commissaires des chemins de fer pour le Canada puisse en aucun temps assurer à d'autres compagnies, sur la ligne de la Canadian Northern Pacific Company, située dans la province de la Colombie-Anglaise, depuis un point à la passe de la Tête-Jaune jusqu'à Vancouver à l'embouchure du fleuve Fraser, des pouvoirs de circulation, des arrangements de trafic et autres droits qui pourront donner à toutes les voies ferrées se reliant audit chemin de fer ainsi subventionné des facilités raisonnables et convenables de se servir de ces pouvoirs de circulation, des arrangements raisonnables et équitables de trafic avec les compagnies se reliant à lui, et des taux égaux de parcours entre toutes les compagnies intéressées; et que ledit bureau ait contrôle absolu, en tout temps, sur les taux et péages à être imposés et prélevés par la compagnie subventionnée par les présentes résolutions; pourvu, toujours, que toute décision dudit bureau prise sous le régime de cet article puisse en aucun temps être changée ou rescindée par le Gouverneur en conseil, suivant qu'il le jugera juste et équitable.

Cette résolution est dans les mêmes termes que l'article qui se trouve virtuellement dans toutes les lois de subsides adoptées par cette Chambre.

M. l'ORATEUR: Je crois que cette résolution est entachée du même défaut que les autres; elle met une condition à la subvention. Par conséquent, elle modifie les fins, objets ou dispositions de la subvention, et ces mots sont les mêmes que ceux dont je me suis servi pour me guider dans mes décisions sur cette résolution.

M. GRAHAM: Virtuellement, le même amendement a été proposé à la dernière session et deux votes ont été donnés. Je ne suis pas sûr s'il a été proposé alors que l'Orateur était au fauteuil, mais je le crois, et un vote a été pris. Ce vote a été pris lorsque les subsides ont été accordés au Nord-Canadien du Pacifique.

M. COCHRANE: Je crois que c'était en comité.

Sir WILFRID LAURIER: Elle a été proposée lors de la 2e lecture de la résolution tendant à subventionner le Nord-Canadien du Pacifique. Mon honorable ami (M. Graham) proposa identiquement le même amendement que celui que vous avez dans vos mains, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Je n'attache aucune importance à cela. Tout ce que j'ai à dire, c'est que d'après ma manière de comprendre les règles, j'ai vu faire dans cette Chambre bien des choses qui, je crois, étaient absolument irrégulières et je crois que cette motion, quel que soit le temps où elle est faite, serait, d'après mon interprétation des règles quant aux bills ou résolutions de finance, la même l'an dernier que cette année; je crois qu'elle était mauvaise alors.

M. MACDONALD: Je désire présenter un amendement à cette phase et je vou-

drais dire, en toute déférence, que je ne comprends pas la théorie suivant laquelle, lorsque le Gouvernement soumet au Parlement une proposition, on ne saurait en aucune façon ni modifier le texte de la proposition, ni l'abréger, ni y ajouter aucune condition.

Il me semble qu'une pareille proposition comporte l'idée que le Parlement est l'endroit où les décrets du Gouvernement du jour sont simplement enregistrés. Si, dans les diverses phases d'un bill de finance, depuis la première jusqu'à la troisième lecture, aucun amendement ne peut être proposé, et si les honorables députés peuvent prendre part à la discussion d'un pareil bill, mais ne peuvent demander à la Chambre d'en arriver à une autre décision que celle du Gouvernement, toute l'affaire est une comédie.

M. BORDEN: Ce n'est pas logique, parce que le comité peut toujours rejeter.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami dit que le comité est libre de rejeter absolument toute proposition qui peut être faite. Cela ne me paraît pas du tout conforme à la théorie qui s'applique au gouvernement parlementaire. Si le Parlement ne doit pas être capable de modifier toute mesure qui lui est soumise, si la loi finale ne signifie pas que c'est le jugement concentré des représentants du peuple qui se réunissent ici, le gouvernement parlementaire est en conséquence une comédie. Le Gouvernement pourrait présenter un bill de finance, et tandis que le Parlement pourrait accepter le principe du bill, il pourrait croire que quelque chose devrait être introduit dans cette mesure. Je propose l'amendement suivant, appuyé par M. Maclean (Halifax):

Que ladite résolution ne soit pas maintenant adoptée, mais qu'elle soit renvoyée à un nouvel examen en comité général, pour y être modifiée en y ajoutant ce qui suit:

Que l'octroi de ces subventions et leur réception par la Canadian Northern Ontario Railway Company et par la Canadian Northern Alberta Railway Company, doivent être subordonnés aux conditions que la commission des chemins de fer pour le Canada peut, en tout temps, après l'achèvement des lignes de chemin de fer ci-dessus mentionnées, exiger que la compagnie de chemin de fer qui exploite alors le réseau de chemins de fer qui comprend ces lignes, déposé une liste des tarifs de fret à partir de tels points touchés par les lignes de cette compagnie dans les provinces de l'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, qu'elle peut désigner, non compris les endroits dans l'Ontario situés à l'ouest de Sudbury, jusqu'à tels points dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, et de l'Alberta, touchés par les lignes de ladite compagnie, qu'elle peut désigner. Et la commission des chemins de fer doit reviser cette liste de tarifs de manière qu'ils ne soient pas plus élevés que les tarifs par mille exigés pour un pareil service sur les lignes de chemins de fer aux Etats-Unis et au Canada entre New-York et Winnipeg par voie de Chicago et Minnéapolis. Lesdits tarifs doivent être obligatoires pour ladite compagnie de chemin de fer jusqu'à ce qu'ils soient de nouveau revisés par la commission des chemins de fer pour le Canada.

Je propose cet amendement dans le but d'encourager le commerce entre l'est et l'ouest de ce pays. Cette proposition en est une qui, je comprends, était spécialement chère au cœur des honorables députés de la droite, et je présume que mon très honorable ami qui dirige cette Chambre sera disposé à l'accepter. Si lorsque l'une des importantes lignes transcontinentales de ce pays vient devant le Parlement fédéral et demande une considération spéciale et hors de l'ordinaire, et que nous entreprenions de fournir à même le trésor public de ce pays l'immense somme d'argent qui lui est présentement accordée, et que nous lui disions que nous imposerons comme condition de ce don, des mesures raisonnables qui assurent quelque préférence au moins au commerce de la partie est du Canada allant vers l'ouest, il me semble que si cette proposition ne peut être faite dans cette Chambre, et cette condition attachée au don qu'on nous demande de faire, la position est des plus uniques. Que l'on puisse dire qu'il est impossible qu'un amendement puisse être proposé à la Chambre, et qu'à aucune phase dans l'étude d'un bill de finance, depuis la présentation de la résolution jusqu'à la troisième lecture, il est impossible de suggérer de faire quelque changement, alors tout ce que j'ai à dire, c'est que tant que le Gouvernement a une majorité parlementaire, pourquoi y aurait-il quelque discussion sur une question quelconque, pourquoi suggérerait-on quelque amendement, pourquoi devrions-nous étudier quoi que ce soit? Il me semble que la décision que vous venez de rendre, monsieur l'Orateur, est une décision qui devrait être modifiée. Vous avez laissé entendre que vous l'aviez rendue à la hâte, et j'espère que lorsque vous y réfléchirez, vous en arriverez à la conviction que cet amendement n'est que juste et raisonnable.

M. l'ORATEUR: Cette résolution est entachée des mêmes défauts que les autres. Si j'ai raison quant aux autres, je dois nécessairement décider celle-ci de la même manière, parce qu'elle met des conditions à la subvention et qu'elle modifie les fins, objets et dispositions de la subvention. Si la Chambre désire que je suspende ma décision jusqu'à demain, je pourrai alors citer les termes exacts de May, d'après lesquels j'ai décidé les autres. Je crois avoir raison, et si je rends une décision sur toutes questions, je devrais rendre une décision sur cet amendement de la même manière que sur tous les autres.

M OLIVER: Quant à mon amendement, je désirerais dire que je prends en très mauvaise part la suggestion du premier ministre. Je désire certainement pousser au bout la motion que je fais, et je demande d'ajourner jusqu'à demain, afin que vous puissiez l'étudier plus à fond.

M. l'ORATEUR: J'ai déjà rendu une décision sur cet amendement. Si la Chambre croit que je dois ajourner ma décision sur cet amendement, je le ferai.

M. BORDEN: Je ne désire nullement empêcher un honorable député de faire au sujet de ces propositions, toute motion qu'il puisse désirer présenter et qui soit conforme aux règles de la Chambre. Si M. l'Orateur décidait, après plus mûre réflexion, que les motions sont admissibles, elles peuvent être proposées à la deuxième ou à la troisième lecture du bill. Je me rappelle que la coutume est que la destination des subventions ne peut être changée, mais je ne suis pas aussi sûr quant à l'application de conditions.

Sir WILFRID LAURIER: Vous ne pouvez pas changer la destination d'une subvention, mais certainement vous pouvez imposer de nouvelles conditions.

M. BORDEN: Je n'affirmerais pas que mon honorable ami a tort sur ce point.

M. l'ORATEUR: L'imposition de nouvelles conditions me semblerait changer le but et l'objet et c'est pour cela que j'ai décidé que la motion n'était pas conforme aux règlements.

M. BORDEN: Je me sentais disposé à mettre de côté toute objection de notre part, pourvu que l'opposition en fut satisfaite et que la chose parût convenable à M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR: Je ne suis que le serviteur de la Chambre. Si la Chambre désire que je soumette l'amendement aux votes je suis disposé à le faire, mais avec l'entente que je le fais pour obéir au désir de la Chambre.

M. GERMAN: Nous ne demandons pas de faveurs. Si ce droit nous appartient, nous pouvons nous en servir.

M. BORDEN: Je ne désire pas imposer de faveur; je ne cherche qu'à amener l'expédition des affaires de la Chambre en convenant que nous ne nous opposons pas à ce que la motion soit mise aux voix. Il peut arriver qu'après de nouvelles études l'amendement soit trouvé conforme aux règlements, mais je n'envisage pas ce point.

Sir WILFRID LAURIER: Pour ma part, je suis fermement convaincu que ces motions sont parfaitement régulières, mais afin de presser l'expédition des affaires, je suis consentant à ce que les résolutions soient adoptées et que le bill soit présenté et nous pourrons reprendre le sujet lors de la deuxième lecture du bill.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu pour la 1re fois et adopté.)

PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Sur la proposition de l'hon. W. T. White (ministre des Finances) la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante:

Il y a lieu d'accorder et d'autoriser, à même le fonds du revenu consolidé, une avance d'une somme de pas plus de quinze millions de dollars aux fins d'aider la compagnie dite The Grand Trunk Pacific Railway Company à compléter la division ouest de son chemin de fer, cette avance devant être remboursable avec intérêt semi-annuel au taux de quatre pour cent par année, pas plus tard que le premier juillet 1923; l'avance devant être garantie par des obligations imputables sur la division ouest de la voie ferrée de la compagnie et sur l'entreprise, l'équipement et les biens, droits et franchises de la compagnie, et prendra rang immédiatement après les débentures-actions émises ou à émettre sous le régime du chapitre 100 des lois de 1906, et de la loi concernant la compagnie sanctionnée le septième jour de mars 1913, ces obligations devant être garanties tant pour le capital que pour l'intérêt par la compagnie Grand-Tronc de chemin de fer du Canada .

Que, de plus, le Gouverneur en conseil peut, en sus des sommes qui ne sont pas encore empruntées, mais qui sont négociables, en rapport avec les emprunts autorisés par toute loi du Parlement antérieurement adoptée, prélever par voie d'emprunt, en conformité et sous le régime des dispositions de cette partie du chapitre 24 des statuts revisés de 1906, régissant la dette publique et le prélèvement d'emprunts autorisés par le Parlement, toute somme d'argent n'excédant pas quinze millions de dollars qui peut être requise pour effectuer l'avance que ces résolutions ont en vue.

M. GRAHAM: Quelle est la raison de cette résolution?

M. WHITE: La résolution s'explique par elle-même. A moins que quelque député n'en exprime le désir, je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'entrer dans des détails. Il me semble suffisant de déclarer, d'une façon générale, que vu la tension qui existe sur le marché monétaire et par suite la difficulté ou se trouve le Grand-Tronc-Pacifique de vendre ses obligations, le Gouvernement se croit autorisé à faire l'avance de fonds mentionnée dans la résolution. En 1909, un prêt de $10,000,000 fut fait presque dans des conditions identiques et sur des garanties de même nature. Il n'est probablement pas nécessaire que je m'étende sur l'état de choses qui rend ce prêt nécessaire. Je dirai seulement, à titre de renseignement, que durant la présente session la compagnie du Grand-Tronc obtint, par une loi, l'autorisation d'émettre £5,000,-

000 d'obligations, sous sa garantie, et dont une partie devait servir à procurer les fonds nécessaires à l'entreprise. Une autre loi fut aussi votée accordant au Grand-Tronc, l'autorisation d'émettre des obligations du fonds consolidé jusqu'au montant de £5,000,000 où de $25,000,000. Du premier de ces montants, £2,000,000 ont été placées sur le marché financier et dans le moment il ne paraît pas prudent d'en mettre davantage en vente. Si quelque député désire des informations additionnelles sur le sujet, je me ferai un plaisir de les lui fournir.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une 1re fois.)

M. COCHRANE fait motion que la résolution soit lu une 2e fois.

M. OLIVER: Je propose, secondé par M. Buchanan:

Que cette résolution ne soit pas lue maintenant une deuxième fois, mais qu'elle soit renvoyée à un nouvel examen en comité général pour y être modifiée ainsi que suit:

Que l'allocation de ces subsides et de leur acceptation par les compagnies respectivement soient à la condition expresse que les compagnies, à deux mois de la date de l'adoption de cette loi, soumettent, à la commission des chemins de fer du Canada, une table des taux qui seront exigés par elles sur les lignes construites ou qui seront construites à l'ouest de Fort-William, et que ces taux soient les mêmes que ceux qui ont cours sur les lignes desdites compagnies dans la province d'Ontario et de Québec, à moins que lesdites compagnies ne soient en état d'établir que le coût de maintenir ces lignes en opération à l'ouest de Fort-William est plus élevé et ladite table des taux sera soumise à l'autorité et au contrôle de ladite commission des chemins de fer, pour être revisée et ajustée aux conditions ci-dessus.

M. l'ORATEUR: Cela ramène la question sur laquelle je me suis déjà deux fois prononcé. J'ai maintenant sous la main l'autorité sur laquelle je me suis appuyé pour rendre mon jugement. Cette autorité est: La pratique parlementaire (Parliamentary Practice) de May. A la page 616, parlant des subventions, il dit:

Le comité ne peut joindre une critique non plus qu'une expression d'opinion à une subvention non plus que d'en régler la destination.

Il dit ensuite:

Décision de l'Orateur, du 4 août...., bien qu'indubitablement irréguliers, des amendements de cette nature ont été proposés, mais les procédures ont été ou bien retirées ou subséquemment annulées.

Sir WILFRID LAURIER: Cela ne s'applique pas au cas présent.

M. l'ORATEUR: Oui, cela se rapporte à des résolutions ayant pour but de faire voter de l'argent.

M. GRAHAM: Me sera-t-il permis de montrer quelle a été la marche suivie dans cette Chambre en 1909. Des résolutions et un bill qui en découlait furent présentés, faisant un prêt de $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique. Je trouve à la page 5879 des "Débats" que, lors de la troisième lecture, M. Ames proposa, secondé par M. Perley:

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant une 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour y être modifié en statuant que le taux de l'intérêt et les frais payables par la compagnie à l'Etat relativement audit prêt, ne seront pas moindres que le taux de l'intérêt et les frais que le Gouvernement aura à payer pour le prélèvement des fonds destinés à ce prêt.

Cela fut voté en 1909. Je trouve à la page 5887 que M. Middlebro proposa:

Que l'objet relatif à la 3e lecture soit rayé et que ledit bill soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour y être modifié par une disposition portant que la garantie à être prise par le Gouvernement pour le prêt projeté comprendra une hypothèque assurant l'intérêt de la compagnie: (a) dans le capital payé de la Grand Trunk Railway Town Site and Development Company; (b) dans l'embranchement reliant Port-Arthur à la ligne principale du chemin de fer transcontinental national, sous réserve, néanmoins de toutes charges ou obligations non acquittées.

Je trouve à la page 5905 que M. Meighen proposa:

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour y être modifié en statuant que le Canada, vu l'aide financière contribuée par lui à l'entreprise, recevra les actions privilégiées de la compagnie jusqu'à concurrence de $10,000,000.

Ces trois résolutions avaient pour but, non pas de déclarer ce que le chemin de fer serait obligé de faire en retour de ce qu'il recevait, mais avaient pour but de changer entièrement les conditions. Si ma mémoire ne me trahit pas, le premier ministre proposa une résolution pour ajouter à l'allocation une condition comportant certaines instructions pour le maniement du trafic dans les ports maritimes. Cela fut voté sans objection, de sorte que, sans aucun doute, telle est la pratique de ce Parlement et les décisions des Orateurs de cette Chambre n'ont jamais été d'accord avec celles qui ont été données ce soir.

(La motion est adoptée, la résolution est lue une 1re et une 2e fois et adoptée.)

DEPOT DE TROIS PROJETS DE LOI.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à déposer deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 244), autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construc-

tion des chemins de fer et du pont y mentionnés;

Le 2e (bill n° 245), autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction de certaines voies ferrées de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario et de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Alberta.

La motion est adoptée et les bills sont lus une 1re fois.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) demande à présenter un bill (n° 246), autorisant un prêt à la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIF AU TRAITEMENT DES COMMIS AMBULANTS DES POSTES.

Sur motion de l'honorable M. L. P. Pelletier (ministre des Postes), la résolution suivante est étudiée en comité, rapportée et adoptée:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des postes en prescrivant: a) Que tout courrier convoyeur qui, au premier avril 1913, avait complété quinze années de service, temporaire et permanent, et qui s'est bien et fidèlement acquitté de ses devoirs, peut recevoir une augmentation spéciale de $100 à compter du premier avril 1913, mais cette augmentation ne devra pas excéder la différence entre son salaire actuel et le traitement maximum d'un courrier convoyeur; b) que la période de service des facteurs, messagers, chargeurs, agents de transport des dépêches et facteurs boîtiers dans les grades B, C et D sera réduite de deux ans à un an; c) que le traitement minimum de ces employés sera de $2 par jour, et le traitement maximum de $3 par jour.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. PELLETIER demande à présenter un bill (n° 248) tendant à modifier la loi des postes.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DU TEMISKAMING ET DU NORD D'ONTARIO.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer) propose que la Chambre siège en comité pour examiner un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide:

1. Que le Gouverneur en conseil peut accorder au gouvernement de la province de l'Ontario, vu la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-après mentionnées (ne dépassant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille:

(i) Pour la ligne de chemin de fer allant de North-Bay sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique: pour 252 milles .8 au plus;

(ii) Pour les embranchements de chemins de fer suivants:

(a) de Englehart à Charlton; pour 7 milles 8 au plus;

(b) de Cobalt à Kerr-Lake; pour 3 milles .9 au plus;

(c) de Iroquois-Falls à Timmins; pour 33 miles .2 au plus;

(d) de Earlton à Elk-Lake-City; pour 28 milles .5 au plus;

(e) de Iroquois-Falls-Station à Iroquois-Falls; pour 7 milles .25 au plus.

2. Les subventions autorisées par la présente loi seront prélevées sur le fonds du revenu consolidé du Canada à la discrétion du Gouverneur en conseil, et peuvent être payées sur le certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et des Canaux quant au nombre de milles construits, et en telle manière et en telles sommes, et subordonnément à telles conditions, s'il y a lieu, que le Gouverneur en conseil juge à propos d'imposer.

La motion est adoptée et la Chambre siège en comité général.

Sur l'article 2.

M. GRAHAM: Je ferai observer que ces subventions sont accordées aux conditions que le Gouverneur en conseil croira devoir imposer. D'après la décision rendue, le Parlement ne peut pas imposer de conditions. Il semble permettre au Gouverneur en conseil de faire ce qu'il ne peut pas faire lui-même. Mais ce que je désire faire ressortir, c'est que nous consentons à l'adoption du présent projet de résolution et de celui qui a trait au Grand-Tronc-Pacifique afin de leur faire franchir une étape, pourvu qu'il soit entendu que la discussion pourra avoir lieu lors de la deuxième lecture ou pendant la discussion des articles.

M. BORDEN: Cela est parfaitement compris.

(Les résolutions sont rapportées, lues une 1re et une 2me fois et adoptées.)

M. COCHRANE demande à présenter un bill (n° 245) autorisant l'octroi de subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider la construction du chemin de fer du Témiskaming et du Nord d'Ontario.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

CLASSEMENT DES EMPLOYES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'apprendre à la Chambre que j'ai donné instruction au greffier de déposer sur le bureau son rapport sur le classement et l'organisation du personnel de la Chambre, ainsi que ma recommandation à ce sujet.

(La séance est levée à une heure moins cinq minutes, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Mercredi, 4 juin 1913.

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

SIEGE VACANT DE CHATEAUGUAY.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que, suivant avis à moi transmis, le siège électoral de Châteauguay est actuellement vacant, par suite du décès de James Pollock Brown, représentant du dit collège électoral, et que j'ai par warrant avisé le greffier de la Couronne en chancellerie d'émettre un nouveau writ pour une élection dans ledit collège électoral.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont précédées d'un astérisque.)

COMMISSION DU PORT DE QUEBEC—ACHAT D'UNE CARRIERE.

M. BOURASSA demande:

1. La commission du port de Québec a-t-elle acheté une carrière dans la paroisse de Saint-Nicolas, comté de Lévis?
2. Si oui, de qui, quand, à quel prix et à quelles conditions?
3. Ladite commission faisait-elle construire un quai à cet endroit?
4. Si oui, combien coûtera ce quai?

M. HAZEN : Les renseignements suivants sont fournis par la commission du port de Québec:

1. Les commissaires du port de Québec ont fait l'acquisition d'une carrière dans la paroisse de Saint-Nicolas, comté de Lévis. Elle consiste en un terrain situé dans ladite paroisse formant partie des lots 38 et 39 et couvrant une superficie de quinze arpents.
2. Ce terrain a été acheté de Jules A. Giroux, agent d'immeubles, le 2 avril 1913, moyennant la somme de $4,500.
3. Les commissaires sont actuellement à construire sur ce terrain un quai de 200 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur.
4. On estime que ce quai, une fois terminé, aura coûté à peu près $5,000.

REFECTION DU QUAI DE RIGAUD.

*M. BOYER demande:

1. Combien ont coûté les réparations faites dernièrement au quai de Rigaud?
2. Quel en a été le contremaître?
3. Quel salaire a-t-il touché, et pour combien de jours de travail?
4. Qui a fourni les matériaux, et quel en a été le montant et la quantité?

M. ROGERS:

1. Une dépense de $225 a été autorisée pour réparations.
2. Octave Chevrier.
3. (a) Trois dollars par jour; (b) n'a pas encore reçu de paie, les réparations n'étant pas terminées.
4. On estime que les matériaux coûteront à peu près $75, mais jusqu'à présent il n'a pas été présenté de pièces justificatives pour paiement.

LE Dr GIROUX.

*M. GAUVRAU demande:

1. Le Dr Giroux était-il conducteur ou surveillant de travaux aux ouvrages de protection dans la rivière Verte, comté de Témiscouata, durant l'été de 1912?
2. Si oui, quel était son salaire et combien a-t-il retiré du département des Travaux publics pour son travail?

M. ROGERS:

1. Non.
2. Rien.

M. JOSEPH COLLIN.

*M. GAUVREAU demande:

1. M. Jos. Collin, de l'Ile-Verte, a-t-il fourni du bois pour les travaux du quai de l'Ile-Verte, Témiscouata, durant le printemps, l'été et l'automne de 1912?
2. Si oui, pour combien?
3. Quel montant a-t-il retiré comme surveillant des travaux audit quai?
4. Le bois fourni par ledit Collin a-t-il été charroyé sur place aux frais du département ou dudit surveillant Jos. Collin?

M. ROGERS:

1. Non.
2. La somme de $210.24.
3. Répondu sous le n° 1.

QUAI SUR LA RIVIERE L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

1. Pourquoi a-t-on omis de la liste des crédits budgétaires le montant requis pour assurer la construction d'un quai sur la rivière de L'Assomption, en la ville de L'Assomption?
2. A la demande de qui cette construction a-t-elle été abandonnée?
3. Le département se propose-t-il de faire cette construction prochainement.
4. Si non, à quel usage entend-il employer la grande quantité de bois qui a été transportée sur les lieux pour servir à cette construction?

M. ROGERS:

1. D'autres travaux plus pressants. Il n'était pas possible d'inclure dans le budget du présent exercice les sommes nécessaires à l'exécution de tous les travaux.
2. Personne n'a demandé que les travaux fussent discontinués.
3. La question sera mise à l'étude.

TRAVAUX PUBLICS A SAINT-LIN DES LAURENTIDES.

M. SEGUIN demande:

Comme les crédits budgétaires soumis à cette Chambre ne contiennent pas le montant requis pour la construction d'un édifice public à

Saint-Lin des Laurentides, reconnue par le ministre des Travaux publics comme étant de nature urgente, l'honorable ministre voudra-t-il me dire:

1. Quels sont les motifs de cette omission?
2. A la demande de qui cette entreprise a-t-elle été abandonnée ou différée?
3. Le département pourvoira-t-il dans un avenir prochain à cette construction reconnue nécessaire?

M. ROGERS:

1. Le besoin d'autres améliorations plus urgentes sur d'autres points.
2. Personne n'a demandé que les travaux fussent discontinués.
3. Non, pas prochainement, comme il n'y a pas de fonds de votés.
4. Sujet aux ordres de l'ingénieur en chef

CHEMIN DE FER DU CANADIEN-DU NORD.

*M. MURPHY demande:

1. Quelle est la longueur totale, en milles, des lignes de chemins de fer actuellement en voie de construction qui seront contrôlées et exploitées par la "Canadian Northern Railway Company", et qui ne sont pas comprises dans la réponse à la question n° 24, en date du 2 juin 1913?
2. Quel est le montant total des garanties données par le gouvernement fédéral pour aider à la construction desdites lignes?
3. Quel est le montant total des garanties données par des gouvernements provinciaux pour aider à la construction desdites lignes?
4. Quel est le chiffre total des sommes accordées jusqu'à date par le gouvernement fédéral pour aider à la construction desdites lignes?

M. COCHRANE:

1. Le parcours total en construction et dont le Canadien-du-Nord aura la gestion et règlera l'exploitation est de 3,143 milles.
2. La somme totale des garanties du Gouvernement fédéral quant aux lignes en question s'élève à la somme de $43,419,585.
3. Nous sommes à nous procurer les renseignements.
4. Le total des sommes accordées jusqu'à date sur les lignes en question s'élève à $6,180,000.

DEPOT DE DOCUMENTS.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt des documents suivants:

Motion pour le dépôt d'un état indiquant la dépense totale faite par le gouvernement actuel en vue de connaître des accusations d'ingérence abusive dans la politique de la part d'employés.—M. Sinclair.

Motion pour le dépôt de toute correspondance, papiers, etc., relatifs à la destitution de M. A. L. Desève, préposé à la piscifacture de Magog (P.-Q.), et à la nomination de M. L.-A. Audet, audit emploi.—Sir Wilfrid Laurier.

M. SEGUIN.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA MODIFICATION DE LA LOI DES JUGES.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice), la Chambre se forme en comité pour la délibération du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi des juges, chapitre 138 des Statuts Revisés de 1906, et de pourvoir à la nomination d'un juge additionnel des cours de comté de la province d'Ontario.

(Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

M. NESBITT: A mon avis, nous avons trop de juges de comté dans la province d'Ontario pour la somme d'ouvrage qu'il y a à exécuter.

Au lieu de nommer des juges, le ministre devrait en réduire le nombre et leur payer un traitement raisonnable. Je m'oppose à ce que l'on donne de forts salaires à des gens qui ne travaillent que trois ou quatre heures par jour.

M. DOHERTY: La raison pour laquelle il est devenu nécessaire de nommer un juge additionnel, c'est que, par la loi d'Ontario, dans le cas d'un comté qui parvient à renfermer une ville dont la population excède un certain chiffre, ce comté a droit à un juge de plus.

M. GERMAN: Est-ce que cette résolution prévoit simplement la nomination d'un juge de plus pour la province en général?

M. DOHERTY: Quand un comté contient une ville qui a une population atteignant un certain chiffre, ce comté a droit à un nouveau juge. La ville de Berlin, dans le comté de Waterloo, a, pendant l'année, atteint le chiffre voulu. C'est pourquoi il nous a fallu ajouter un juge à ceux qu'il y a déjà, et en assurer le traitement.

M. GERMAN: Est-ce que le juge de cette cour de comté a demandé de l'aide? Quoique n'étant pas disposé à aller aussi loin que mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Nesbitt) en ce qui touche les juges, m'est avis qu'il en est nommé dans des comtés où il n'y en a pas besoin, et ceux qui sont là consentiraient à faire toute la besogne, et ils le préfèreraient, à la condition, bien entendu, d'en toucher les émoulements. Le traitement d'un juge d'une cour de comté est bien faible; il n'égale pas ce que rapporte l'exercice de sa profession à un avocat de quelque renom dans la province d'Ontario. Si le juge qui est là demande de l'aide et assure que la besogne dépasse ses moyens d'en disposer convenablement, ou si encore la province demande un nouveau juge, je le veux bien; mais il ne faudrait pas donner à un comté un juge pour la simple raison qu'une ville

est parvenue à un certain chiffre de population.

M. DOHERTY: Dans le comté dont il s'agit, l'état des choses a nécessité pour un temps la nomination d'un adjoint, en attendant que nous fussions en mesure de nommer un juge à titre permanent, à cause de l'état de santé de celui qui est là.

M. PROULX: La loi de la province veut que, dans un comté ou un groupe de comtés dont la population atteint le chiffre de 80,000 âmes, il soit nommé un premier et un deuxième juge. Il y a certaines exceptions, comme Renfrew, Prescott et Russell, Algoma, et quelques autres districts considérables. Le comté de Waterloo a-t-il une population de 80,000 âmes?

M. DOHERTY: Je n'ai pas le statut sous la main; mais, si la mémoire ne me fait pas défaut, un comté qui a une population de 80,000 âmes a droit à deux juges. De plus, quand un comté arrive à contenir dans ses limites une ville d'un certain chiffre de population, il a droit à un juge additionnel.

Selon que j'interprète la loi, dans un comté où il existe une ville ayant une certaine population, il n'est pas nécessaire que la population totale du comté atteigne 80,000 habitants.

M. PROULX. Si l'amendement a été fait, ce n'a été que raisonnable.

M. GUTHRIE: Je crois que le ministre a raison, et que l'amendement a été fait il y a au moins cinq ou six ans. Waterloo est un des comtés où il faut de nouveaux juges.

M. CHISHOLM (Antigonish): Lorsqu'un mémoire a été présenté au ministre de la part des juges des cours de comté de la Nouvelle-Ecosse, on a fait observer qu'ils avaient plus d'ouvrage que les juges des cours de comté de la province d'Ontario. Il semble extraordinaire que, dans cette province, il faille un plus grand nombre de juges. J'admets qu'en dehors des districts de Cap-Breton et d'Halifax les juges des cours de comté de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas trop à faire. S'ils demandent un traitement plus élevé, ce n'est pas à cause d'un labeur excessif, mais à cause d'un renchérissement de la vie, et parce qu'il ne leur est pas permis de se livrer à aucune autre occupation. Lorsque le ministre pensera à relever le chiffre des juges des cours de comté de la province d'Ontario, j'espère qu'il n'oubliera pas ceux de la Nouvelle-Ecosse.

Il est fait rapport de la résolution, laquelle subit les 1re et 2e lectures et est adoptée, puis renvoyée au comité auquel a été soumis le projet de loi n° 243, présenté par M. Doherty, tendant à modifier la loi des juges.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. OLIVER: Je désirerais faire observer au Gouvernement qu'un rapport relatif aux destitutions qui ont eu lieu dans la région d'Edmonton, rapport pour lequel un ordre de cette Chambre a été donné au mois de décembre dernier, je crois, et à l'égard duquel j'ai plus d'une fois appelé l'attention du ministre, n'a pas encore été produit, à ce que me dit monsieur le greffier.

M. REID (ministre des Douanes): L'honorable député semble me regarder. Je puis lui dire que dans mon département il n'y en a pas eu.

M. OLIVER: Je regardais par-dessus la tête du ministre des Douanes afin d'attrapper l'œil de l'honorable ministre intérimaire de l'Intérieur (M. Crothers), à qui j'ai déjà fait pareille observation.

M. CROTHERS: J'en ai parlé aux fonctionnaires de mes bureaux, qui m'ont dit s'employer à me le faire tenir le plus tôt possible.

Sir WILFRID LAURIER: A Noël prochain.

M. CROTHERS: Nous avons eu à répondre à plus de deux cents ordres, et la besogne a été très lourde.

Sir WILFRID LAURIER: Il ne doit sûrement pas falloir autant de temps pour dresser une liste que pour faire une destitution.

M. OLIVER: Au risque de déplaire à quelqu'un, je dirai qu'il doit y avoir eu dans ce district un nombre stupéfiant de destitutions.

M. CROTHERS: Non pas; mais ces états sont préparés dans l'ordre des demandes qui en sont faites. Il se peut qu'il y en ait d'autres à préparer avant celui-ci. Je pense être en mesure de fournir demain ce rapport.

DESTITUTION DE MARTIN LANIGAN.

M. EMMERSON: Une fois encore, et pour la dernière fois, je suppose, à cette session, je me permettrai de rappeler au premier ministre cette motion inscrite au Feuilleton sous la rubrique de "bills et ordres publics," comme ayant été ajournée, et demandant les papiers relatifs à la destitution de Martin Lanigan, receveur à Rexton, dans le comté de Kent (N.-B.). Si le premier ministre pouvait la faire appeler, il me semble que ce serait un moment opportun pour qu'il soit disposé de cette motion.

M. BORDEN: J'avais il y a quelques semaines un certain temps qui m'était alloué pour cela, mais mon honorable ami (M. Emmerson) a prononcé une harangue fort longue et qui m'a paru bien peu nécessaire, et je n'ai pas pu à cause de cela disposer de la motion. Dès que se présentera l'ho-

norable député de Kent (M. Robidoux) nous verrons ce qu'il est possible de faire.

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA POSTE AUX COLIS.

L'honorable L. P. PELLETIER (ministre des Postes) propose la 2e lecture du bill (n° 210) relatif aux colis postaux.

La motion est adoptée, le projet de loi subit sa 2e lecture, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer. (Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

M. LEMIEUX: Mon honorable ami voudrait-il bien nous expliquer dans ses grandes lignes la loi proposée?

M. PELLETIER: Le sujet traité dans cette loi a depuis un temps assez long occupé l'attention du ministère des Postes. Nous y avons, mes fonctionnaires et moi, consacré beaucoup de temps et d'attention, l'heure étant venue pour le Canada, à ce nous avons pensé, de suivre l'exemple de presque tous les pays civilisés et d'établir un service régulier de colis postaux. Le projet de loi soumis à la Chambre est le résultat de ce travail. Il est court, et il parle de lui-même. Déjà nous avons dans nos statuts une disposition qui remonte à quelque temps et qui a trait aux colis postaux: c'est l'article 74 de la loi des Postes, dont je vais donner lecture, afin de montrer au comité que le projet de loi présentement mis à l'étude n'a rien qui excède les pouvoirs dont le ministre des Postes du Canada est déjà investi:

Le ministre des Postes peut instituer et entretenir une messagerie postale (Parcel Post) en Canada, et peut s'entendre avec le gouvernement du Royaume-Uni, de toute possession britannique ou de tout état en pays étranger, pour la réception, la transmission et la délivrance réciproque des paquets; et par cette voie peuvent être expédiés les paquets fermés, autres que des lettres et ne contenant point de lettres, et les paquets ainsi expédiés sont soumis à telles taxes pour leur transport et à tels règlements que le ministre des Postes juge à propos, de temps à autre, d'établir.

Le ministre des Postes a donc déjà par la loi le droit d'établir ces taxes. Le bill décrète que le poids d'un colis ne devra pas excéder onze livres, ce qui est le poids de l'Union postale, ni être de dimensions plus grandes que soixante-douze pouces de longueur et de circonférence réunie. L'article 4 porte que tous les frais pour le transport des colis par la poste doivent être payés d'avance par timbres-poste. L'article 5 dit:

Les taux de poste applicables aux colis postaux doivent être déterminés par le ministre des Postes, et tous les pouvoirs dévolus présentement au ministre des Postes en ce qui concerne les matières postales lui sont par les présentes acquis pour le système des colis postaux.

M. BORDEN.

Comme on le voit, c'est en quelque sorte une simple reproduction de l'article 74 de la loi des Postes. Le bill prévoit en outre la nomination de deux inspecteurs ou surintendants, qui auront à nous aider à mettre la loi en fonctionnement. Dans le dernier article du bill, nous avons arrêté que la loi serait mis en vigueur au jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil. Ceci est conforme à la législation américaine, où il est déclaré que la loi prendra effet à une époque ultérieure; dans le fait, elle a été mise en vigueur le 1er janvier de la présente année.

Nous nous sommes efforcés de suivre ce que nous avons regardé comme étant les caractéristiques les plus avantageuses du service américain. D'autres particularités de ce service n'ont pas, pour d'apparentes raisons, été adoptées, bien que je ne puisse dire qu'elles soient mauvaises. Nous allons appliquer le système de zones, mais non pas comme il est présentement appliqué aux Etats-Unis. Afin d'être mieux compris, permettez-moi de vous décrire en peu de mots le fonctionnement aux Etats-Unis de ce système. On y a huit zones postales, encore que l'on puisse dire qu'à la vérité il s'y en trouve neuf.

Ce que j'appellerais la neuvième zone est le système de poste rurale, auquel s'applique un tarif spécial pour le service de colis postaux. Il nous a été impossible d'adopter ce système, parce que notre système de poste rurale est incomplet. Voici comment on y a établi les zones: la première embrasse tout le territoire inclus dans ce quadrilatère en conjonction avec chaque quadrilatère limitrophe, représentant une étendue d'un rayonnement approximatif de cinquante milles, du centre de toute unité d'aire donnée. Ses six zones suivantes sont déterminées d'après un principe à peu près similaire, la distance de chaque zone augmentant à partir du centre d'une unité d'aire donnée et s'étendant à l'extérieur à 150, 300, 600, 1,000 1,400 et 1,800 milles, la huitième zone renfermant toutes les unités d'aire en dehors de la septième. Au lieu d'utiliser les townships et les comtés comme unités de points de départ, il fut décidé de diviser tout le pays en blocs d'unités, chaque bloc contenant un demi-degré de longitude à l'est et à l'ouest. Il y a 3,500 de ces unités au pays. C'est là un système admirable mais fort compliqué qui nécessite de grandes connaissances et un surcroît de travail de la part des directeurs de la poste locaux, afin de constater le chiffre de la taxe à exiger pour tel ou tel colis.

Nous avons jugé plus convenable d'adopter le système des zones, sur un pied tout à fait différent. Au lieu de prendre un endroit quelconque au pays comme point autour duquel on tire une certaine ligne afin de former une zone, nous allons appeler

les provinces zones, sauf les trois provinces maritimes qui, pour les besoins de ce système de colis postaux, formeront une province ou une zone. Chacune des autres provinces de la Confédération formera une zone. Le comité en conviendra, c'est là un système dont l'application est bien plus facile et bien plus intelligible que le système des zones des Etats-Unis. Nous voulons établir une zone locale, à peu près similaire à la zone de la poste rurale des Etats-Unis, mais non pas d'après le même principe. Nous voulons avoir une zone de vingt-un milles, indépendamment des frontières provinciales. Ainsi, Ottawa et Hull auront droit de bénéficier de la taxe pour cette zone locale, abstraction faite de la question de savoir si l'objet de correspondance est confié à la poste dans une province ou dans l'autre. Ce sera là la première zone et elle bénéficiera de la modération de taxe postale; et cela, afin d'accorder la protection légitime et nécessaire aux négociants locaux et aux marchands de la campagne, qui ont droit d'envoyer des colis postaux à leurs clients en payant une taxe inférieure a celle acquittée par des gens demeurant plus loin, comme les Eaton de Toronto et autres grands magasins à rayons dans tout le pays. J'ai reçu une députation de l'association des marchands de détail venue ici dans le but de combattre cette mesure et de me convaincre de l'abandonner. Après avoir discuté la mesure avec eux et leur avoir expliqué plusieurs questions, ils sont partis en disant que non seulement ils n'avaient plus d'objection à faire valoir, mais que le principe de la zone locale de 20 milles répondait à leurs vœux. C'est la seule dérogation où il ne sera pas tenu compte des frontières provinciales. Sauf cette exception, il y aura une taxe dans la province, mais en dehors des vingt milles. La troisième zone sera en dehors de la province, et ainsi de suite, jusqu'à ce que nous ayons atteint toutes les provinces. Une fois que nous aurons atteint une certaine limite, la province de destination ne comptera plus comme province pour les besoins de ce bill.

Il faut bien comprendre que le département des Postes ne veut pas que l'application de ce service des colis postaux se fasse à perte. Nous tenons à ce qu'il soit bien compris que nous voulons faire la gestion de ce service, au point de vue des affaires. J'en suis convaincu, l'exploitation lucrative de ce service est compatible avec la modération des tarifs. A moins que je ne sois déçu dans mes prévisions, il se peut que nous proclamions la loi pour le 1er janvier 1914, peut-être auparavant. Il y a nombre d'obstacles qu'il nous a fallu surmonter, mais il en reste encore quelques-uns. Il nous a fallu tenir compte de la situation de nos voituriers qui reçoivent aujourd'hui une certaine rémunération pour le transport des objets de correspondance et si ces transports augmentent sensiblement, on peut s'attendre à ce qu'on nous dise que les prix primitifs ne sont plus légitimes ni suffisants, et il nous faudra peut-être les relever.

Une autre objection qui se présente, c'est que nombre de nos boîtes pour poste rurale vont devenir trop petites pour le service des colis postaux. C'est un grave obstacle. Nous avons étudié ce qu'il faut faire à cet égard, et naturellement il y a bien des choses dont il faut tenir compte. Le cultivateur qui possède une boîte pourrait être déçu, s'il lui fallait acheter une boîte plus grande. Il faudra bien songer aux moyens et faire face à la situation.

M. PROULX: Le département pourrait poser sur la boîte un avis qu'il y a un colis, tout comme cela se pratique pour les lettres recommandées.

M. PELLETIER: Nous y avons songé. Quelqu'un a suggéré que le cultivateur qui veut garder la boîte qu'il a achetée de ses propres deniers, devrait lui-même installer une boîte de bois ou quelque chose d'analogue près de l'autre boîte où l'on pourrait déposer les colis. Au surplus, nous verrons ce qu'il est possible de faire à cet égard. Je craignais beaucoup que le local des bureaux de poste ruraux ne devint trop exigu. Après avoir étudié ce qui s'est passé aux Etats-Unis, nous avons conclu que l'obstacle n'est pas grave; car, même lorsqu'il y a surabondance de colis postaux en divers endroits, on constate que les colis arrivent et partent si rapidement que le local est suffisant. En certains endroits, cependant, cette question d'espace prendra de l'importance et il faudra s'en occuper, d'ici à ce que le bill devienne en vigueur.

Un autre détail important, ce sont les arrangements qu'il faudra effectuer avec les compagnies de chemins de fer pour le transport de nos colis. Entre le département des Postes et les compagnies il existe actuellement force discussions pour ne pas dire froissements, au sujet de la somme qu'elles reçoivent aujourd'hui pour le transport des objets de correspondance. Il faut dire que le volume des objets de correspondance que transportent les diverses compagnies a énormément augmenté. Cela ne tient pas tant à l'augmentation du nombre des lettres qu'à celle du volume des journaux publiés. Quelquefois il nous a fallu ajouter aux trains des wagons spéciaux pour le transport de ces journaux. Nos amis les propriétaires de journaux bénéficient d'une taxe qui ne mérite guère cette appellation, puisque ce n'est qu'une taxe nominale, un quart de cent. Pareille modération de taxe n'existe qu'au Canada. Nous essaierons de régler cette question en même temps que nous ferons des arrangements avec les compagnies de chemins de fer pour le service des colis postaux. Il est possible que nos

efforts aboutissent au succès à ce double égard. A un certain moment, ces difficultés ont paru insurmontables; j'entends celles que je viens de mentionner et autres que nous avons réglées sans que je l'aie dit.

Les difficultés que nous avons rencontrées devront se régler, parce qu'il faut que le Canada soit doté d'un service de colis postaux. On m'a fait nombre de propositions et quelques-uns m'ont demandé avec instance d'établir un prix fixe pour les colis postaux. Je dois le dire, je ne saurais nullement souscrire à pareille proposition. Il serait absolument inutile de l'essayer.

Je vais maintenant donner à cette Chambre quelques raisons qui rallieront l'approbation, au point de vue commercial. D'abord, pour protéger les marchands de la campagne contre la concurrence ruineuse des grands magasins à rayons et des puissantes maisons des villes, il importe d'établir une route d'un certain rayon et une taxe spéciale, à partir des diverses villes et villages du pays. On se propose donc d'établir une taxe d'un chiffre fort modéré pour un rayon de vingt milles tout autour de ces villes et villages, afin que les marchands des villages et des villes puissent envoyer des marchandises à leurs clients du pays environnant. Ce sera une taxe d'un chiffre si modéré qu'il sera impossible de la rendre applicable à tous les points d'une province, sans mentionner les articles passant d'une province à l'autre. Cela seul nécessitera deux taxes distinctes, ce qui milite contre la théorie du prix fixe.

On a prétendu que comme il existe un prix fixe en Grande-Bretagne et autres pays d'Europe, la même chose devrait exister au Canada; mais il faut signaler ici la divergence de conditions entre le Canada et l'Angleterre et autres pays d'Europe. Les Iles-Britanniques ont une étendue de 121,390 milles carrés, alors que la province d'Ontario seule a 260,862 milles carrés et le Canada tout entier 3,907,000 milles carrés; or, dans ce petit espace des Iles-Britanniques, moins de la moitié du territoire d'Ontario, il y a une population de 44,000,000, comparativement à 2,500 pour l'Ontario, ou en chiffres ronds, 7,200,000 pour tout le Dominion. Les conditions sont donc tout à fait différentes. En Angleterre, il y a engorgement des régions rurales; de grandes villes se rencontrent à quelques milles de distance et des cités énormes; tandis qu'au Canada, une population de moins de 8,000,000 est disséminée sur une vaste étendue avec quelques cités ou grandes villes, et de vastes espaces à traverser où il ne se rencontre pas de population. Les conditions en Angleterre et autres pays d'Europe sont absolument favorables a un service de colis postaux à bon marché, tandis qu'au Canada, vu sa petite population, ses vastes distances et autres raisons déjà mentionnées, les

conditions actuelles sont les moins favorables à ce service qu'il soit possible de rencontrer.

Les Etats-Unis, où les conditions physiques, l'étendue du territoire, etc., sont semblables à celles du Canada, présentent un champ de comparaison bien plus favorable et aujourd'hui que les Etats-Unis ont une population de 90,000,000, d'énormes recettes postales, nombre de grandes villes et des centres ruraux populeux, on a jugé nécessaire d'adopter le système des zones, en dotant le peuple de ce service. Si les Etats-Unis, avec leur immense population, leurs revenus et leurs conditions favorables, ne sont pas en mesure d'accorder un prix fixe, la chose serait bien plus impossible au Canada où la population n'est que le douzième de celle des Etats-Unis et le revenu à peu près un vingtième. En réalité, le système qui s'inaugure en ce moment au Canada donne un prix fixe dans les limites de chaque province. En d'autres termes, nous accordons, comparativement à ce qui se fait en Angleterre, un prix fixe dans une étendue de territoire deux fois aussi vaste que celui où la Grande-Bretagne accorde le service des colis, et où les conditions de population, les frais de transport et la main-d'œuvre sont bien moins favorables qu'en Grande-Bretagne.

Un argument souvent formulé en faveur du prix fixe, c'est que le transport des lettres se fait de l'Atlantique au Pacifique au même prix qu'on exige pour un mille; et que, puisqu'il est possible de transporter les lettres d'un océan à l'autre pour deux cents, il devrait être possible de transporter les colis à un prix fixe similaire et même à bien meilleur marché qu'on le fait aujourd'hui.

En examinant cet argument, on doit prendre en considération que le prix payé pour le transport des lettres, même au tarif de deux cents, est beaucoup plus élevé par livre que le prix payé pour les colis et si on voulait donner un prix uniforme pour les colis, il serait nécessaire d'avoir une taxe minimum beaucoup plus élevée que le public ne serait disposé à la payer et plus forte qu'on a l'intention de la fixer. De plus, le directeur général des Postes a le monopole exclusif d'envoyer des lettres et par conséquent il doit les transporter toutes, en d'autres termes, il a les courtes et les longues distances à payer. Mais ce ne serait pas vrai pour les colis, car il n'a pas du tout le monopole exclusif d'envoyer des colis, de sorte que si un prix uniforme était fixé, il en résulterait que les messagers publics autres que la poste pourraient profiter des distances courtes pour réduire les prix sur les distances spéciales. On peut aussi faire observer que les compagnies de messageries qui ont entrepris depuis de nombreuses années un service de transport semblable aux colis postaux n'ont

jamais adopté le tarif uniforme, ce qu'elles auraient certainement fait si elles y avaient trouvé leur avantage au point de vue commercial.

L'Australie a deux tarifs, un pour chaque état ou province et l'autre pour le reste de la Confédération. Le tarif le plus bas est douze cents ou 6d. pour la première livre et six cents ou 3d. pour chaque livre additionnelle, dans chaque état. Le tarif entre états ou le tarif en dehors de la province où un colis est déposé à la poste est seize cents ou 8d. pour la première livre et douze cents ou 6d. pour chaque livre additionnelle. Ces prix sont beaucoup plus élevés que ceux que nous nous proposons de demander. Il y a encore une limite pour le colis postal australien; aucun colis dépassant trois livres ne sera accepté pour être transmis dans aucune localité de la confédération qui ne sera pas desservie par un chemin de fer, une diligence ou un bateau. Il n'y aura pas de restriction de cette nature au Canada, et tout colis mis à la poste dans une localité quelconque du Canada sera transmis à toute autre localité avec laquelle il y aura un moyen de communication quelconque. En comparant le service des colis postaux avec celui d'Australie, il ne faut pas oublier qu'ils n'ont colonisé que seulement sur une distance de 150 milles à partir de la côte pour atteindre les endroits les plus éloignés, que de grandes étendues de pays sont sans colonisation ni population et que les villes le long de la côte sont desservies par eau plutôt que par chemin de fer ou longues routes terrestres, ce qui fait qu'en Australie la manutention des colis postaux est à meilleur marché qu'il serait possible de l'avoir au Canada. Le calcul fait par le statisticien anglais Mulhall, il y a quelques années, à propos des prix comparatifs du service par terre ou par mer, a montré que le coût par mer était d'environ un vingt-neuvième de celui du service des chemins de fer.

Les compagnies de messageries établissent leurs prix non sur un principe fixe dans tout le pays, mais sur les exigences conformes aux conditions, fixant un tarif plus bas quand il y a concurrence et un tarif plus élevé quand il n'y a pas concurrence. C'est un système élastique, qu'une administration gouvernementale comme les postes ne peut pas appliquer facilement. Pour montrer avec quelle élasticité les compagnies de messageries peuvent fixer leurs prix, le tarif entre Montréal et Toronto est de un dollar par cent livres et entre Montréal et Kingston, situé à moitié chemin, le tarif est le même. Entre Montréal et Pembrooke, qui est à une distance plus courte de cent milles, le tarif est de vingt-cinq cents plus élevé. De même, alors que le tarif entre Québec et Montréal est de soixante-quinze cents par cent livres, le tarif entre Montréal et Trois-Rivières, qui est à moitié chemin, est aussi de soixante-quinze cents.

Les seuls pays qui puissent être comparés avec le Canada par suite de conditions physiques similaires et de vastes distances, ce sont les Etats-Unis, l'Australie et la Russie et dans tous ces pays le système des zones a été adopté, près étude sérieuse. Le Sud-Africain qui est analogue pour l'étendue et les conditions physiques a un tarif de marchandises à un cent l'once, le même que celui du Canada actuellement .

Pour donner un prix uniforme, il faudrait imposer un tarif minimum élevé, et comme la plus grande partie des colis sont envoyés dans des localités situées dans les limites de la province où se fait l'expédition, pour donner un tarif comparativement bas à quelques personnes qui expédient à longue distance, les intérêts du public qui est de beaucoup le plus nombreux et qui utilise les courtes distances, devraient être sacrifiés.

Le dernier sujet que je toucherai est celui-ci: Quels seront les tarifs? Cette question n'a pas été réglée définitivement. Nous la règlerons le plus simplement et le plus intelligemment possible. Nous espérons que cinq ou six lignes placées sous les yeux du receveur local de la poste lui expliqueront toute la situation. Nous ne pouvons pas espérer donner cet avantage à la population du Canada pour rien ou presque rien, il faut que le service s'entretienne. J'ai ici des tableaux comparatifs qui ont été préparés avec grand soin par le département et qui donnent les prix exigés par les compagnies de messageries aux Etats-Unis et en Australie et les tarifs actuels sur matières postales de notre quatrième classe, celle qui se rapproche des colis postaux. C'est un tableau très grand et je ne me propose pas de prendre le temps de la Chambre pour le lire à cette période avancée de la session.

M. LEMIEUX : L'honorable ministre pourrait peut-être le faire insérer aux Débats.

M. PELLETIER : C'est ce que j'allais suggérer, si le comité y consent. Il faut que cela se fasse naturellement par consentement unanime. Je le communiquerai au hansard, de sorte que les honorables députés sauront exactement où nous en sommes comparativement à nos prix et à ceux des Etats-Unis, ainsi que ceux des autres pays dont j'ai parlé. Tandis que nous demandons 16 cents par livre, nous demandons $1.76 pour 11 livres, mais les compagnies de messageries n'exigent que 30 cents. De sorte que le comité comprendra que nos taux actuels sont absolument ridicules. Ils ne peuvent s'appliquer qu'aux petits colis sur de courtes

distances et quand il s'agit de gros poids et de grandes distances, il n'y a aucune comparaison possible. Les prix ne sont pas équilibrés. Avec le consentement unanime de la Chambre, ces deux tableaux seront insérés au hansard. L'un fixe un point central, la ville de Montréal et l'autre la ville de Toronto. Je répondrai avec plaisir à toute question qui pourrait m'être posée.

M. PELLETIER.

—	1 liv.	2 liv.	3 liv.	4 liv.	5 liv.	6 liv.	7 liv.	8 liv.	9 liv.	10 liv.	11 liv.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Montréal à Laprairie—											
Messageries	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25
Américains	0 05	0 06	0 07	0 08	0 09	0 10	0 11	0 12	0 13	0 14	0 15
Australiens	0 12	0 18	0 24	0 30	0 36	0 42	0 48	0 54	0 60	0 66	0 72
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Québec—											
Messageries	0 25	0 30	0 30	0 30	0 35	0 35	0 35	0 35	0 40	0 40	0 40
Américains	0 07	0 12	0 17	0 22	0 27	0 32	0 37	0 42	0 47	0 52	0 57
Australiens	0 12	0 18	0 24	0 30	0 36	0 42	0 48	0 54	0 60	0 66	0 72
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Saint-Jean—											
Messageries	0 25	0 30	0 40	0 45	0 50	0 50	0 55	0 55	0 60	0 60	0 65
Américains	0 08	0 14	0 20	0 26	0 32	0 38	0 44	0 50	0 56	0 62	0 68
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Halifax—											
Messageries	0 25	0 35	0 45	0 50	0 55	0 60	0 65	0 70	0 75	0 75	0 80
Américains	0 08	0 14	0 20	0 26	0 32	0 38	0 44	0 50	0 56	0 62	0 68
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Toronto—											
Messageries	0 25	0 30	0 30	0 35	0 40	0 40	0 40	0 40	0 45	0 45	0 45
Américains	0 08	0 14	0 20	0 26	0 32	0 38	0 44	0 50	0 56	0 62	0 68
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Windsor—											
Messageries	0 25	0 35	0 45	0 50	0 50	0 60	0 60	0 65	0 70	0 70	0 75
Américains	0 08	0 14	0 20	0 26	0 32	0 38	0 44	0 50	0 56	0 62	0 68
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Fort-William—											
Messageries	0 25	0 35	0 45	0 60	0 70	0 75	0 80	0 85	0 90	0 95	1 05
Américains	0 09	0 16	0 23	0 30	0 37	0 44	0 51	0 58	0 65	0 72	0 79
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	1 76	1 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Winnipeg—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 60	0 75	0 90	1 00	1 05	1 10	1 10	1 25
Américains	0 10	0 19	0 28	0 37	0 46	0 55	0 64	0 73	0 82	0 91	1 00
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Régina—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 60	0 80	0 90	1 00	1 10	1 20	1 25	1 60
Américains	0 11	0 21	0 31	0 41	0 51	0 61	0 71	0 81	0 91	1 01	1 11
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76

—	1 liv.	2 liv.	3 liv.	4 liv.	5 liv.	6 liv.	7 liv.	8 liv.	9 liv.	10 liv.	11 liv.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Calgary—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 60	0 80	0 90	1 00	1 20	1 20	1 25	1 60
Américains	0 12	0 24	0 36	0 48	0 60	0 72	0 84	0 96	1 08	1 20	1 32
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Vancouver—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 60	0 80	0 90	1 00	1 20	1 35	1 50	2 00
Américains	0 12	0 24	0 36	0 48	0 60	0 72	0 84	0 96	1 08	1 20	1 32
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Toronto à Woodbridge—											
Messageries	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 30	0 30	0 30	0 30	0 30	0 30
Américains	0 05	0 06	0 07	0 08	0 09	0 10	0 11	0 12	0 13	0 14	0 15
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Australiens	0 12	0 18	0 24	0 30	0 36	0 42	0 48	0 54	0 60	0 66	0 72
Hamilton—											
Messageries	0 25	0 25	0 25	0 25	0 25	0 30	0 30	0 30	0 30	0 30	0 30
Américains	0 05	0 08	0 11	0 14	0 17	0 20	0 23	0 26	0 29	0 32	0 35
Australiens	0 12	0 18	0 24	0 30	0 36	0 42	0 48	0 54	0 60	0 66	0 72
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Windsor—											
Messageries	0 25	0 30	0 35	0 35	0 40	0 45	0 45	0 50	0 50	0 50	0 55
Américains	0 07	0 12	0 17	0 22	0 27	0 32	0 37	0 42	0 47	0 52	0 57
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Australiens	0 12	0 18	0 24	0 30	0 36	0 42	0 48	0 54	0 60	0 66	0 72
Ottawa—											
Messageries	0 25	0 30	0 30	0 35	0 40	0 40	0 40	0 40	0 45	0 45	0 45
Américains	0 07	0 12	0 17	0 22	0 27	0 32	0 37	0 42	0 47	0 52	0 57
Australiens	0 12	0 18	0 24	0 30	0 36	0 42	0 48	0 54	0 60	0 66	0 72
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Montréal—											
Messageries	0 25	0 30	0 30	0 35	0 40	0 40	0 40	0 40	0 45	0 45	0 45
Américains	0 08	0 14	0 20	0 26	0 32	0 36	0 44	0 50	0 56	0 62	0 68
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Québec—											
Messageries	0 25	0 30	0 40	0 45	0 50	0 55	0 55	0 55	0 60	0 60	0 60
Américains	0 08	0 14	0 20	0 26	0 32	0 38	0 44	0 50	0 56	0 62	0 68
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Saint-Jean—											
Messageries	0 25	0 35	0 45	0 55	0 65	0 70	0 75	0 75	0 75	0 75	0 85
Américains	0 08	0 14	0 20	0 26	0 32	0 38	0 44	0 50	0 56	0 62	0 68
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76

Halifax—											
Messageries	0 25	0 35	0 45	0 60	0 65	0 75	0 80	0 80	0 85	0 85	0 95
Américains	0 09	0 16	0 23	0 30	0 37	0 44	0 51	0 58	0 65	0 72	0 79
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Winnipeg—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 60	0 75	0 85	0 95	0 95	1 00	1 05	1 20
Américains	0 09	0 16	0 23	0 30	0 37	0 44	0 51	0 58	0 65	0 72	0 79
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Régina—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 50	0 75	0 90	1 00	1 10	1 15	1 20	1 45
Américains	0 10	0 19	0 28	0 37	0 46	0 55	0 64	0 73	0 82	0 91	1 00
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Calgary—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 60	0 80	0 90	1 00	1 10	1 20	1 25	1 60
Américains	0 12	0 24	0 36	0 48	0 60	0 72	0 84	0 96	1 08	1 20	1 32
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76
Vancouver—											
Messageries	0 30	0 35	0 45	0 60	0 80	0 90	1 00	1 20	1 35	1 50	2 00
Américains	0 12	0 24	0 36	0 48	0 60	0 72	0 84	0 96	1 08	1 20	1 32
Australiens	0 16	0 28	0 40	0 52	0 64	0 76	0 88	1 00	1 12	1 24	1 36
Taux canadiens actuels	0 16	0 32	0 48	0 64	0 80	0 96	1 12	1 28	1 44	1 60	1 76

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Monsieur l'Orateur, bien que je ne veuille pas blâmer à tort ou avec raison, comprenant parfaitement la posture où se trouve l'honorable ministre des Postes, à la fin de la session, bien que je me rende compte que le système est fort complexe de sa nature, je puis dire, cependant, que les derniers mots qu'il a prononcés me rappellent un certain épisode. Il dit, en terminant, que la poste aux colis sera établie et qu'on l'appliquera probablement le premier janvier prochain, mais qu'il n'est pas en mesure de nous faire connaître les taux, détail qu'il importe au comité de connaître entre tous les autres. Cela me remet en mémoire une visite de Napoléon III à une certaine ville de France, alors qu'il fut reçu par le maire de la localité. Celui-ci remercia Napoléon pour la visite qu'il faisait à cette ville, ajoutant qu'il avait eu l'intention de le recevoir au bruit du canon, mais qu'il avait trois bons motifs pour n'en rien faire. D'abord, dit-il, je n'ai pas de canon. Et Napoléon de rétorquer: Je vous dispense de m'énumérer les deux autres raisons. L'honorable ministre a déposé un projet de loi qui pourrait être très avantageux, mais il est véritablement à regretter que le pays reste dans l'ignorance des taux projetés. Toutefois, je comprends parfaitement la position dans laquelle se trouve mon honorable ami. On doit lui savoir gré de s'être rendu à la demande que les deux côtés de la Chambre lui ont faite, depuis qu'il a pris la direction de ce ministère; celle qui se rapporte à l'établissement, au Canada, d'un service de colis postaux semblable à celui en vigueur aux Etats-Unis et dans les pays les plus avancés du Vieux Monde, au point de vue du progrès. Je pourrais rappeler à la Chambre qu'en deux circonstances j'ai proposé la création de la poste aux colis, la dernière motion à cet effet ayant été soumise à la Chambre, le 15 janvier dernier. Jusqu'à présent, les objections sont venues d'une partie de notre population qui, pourtant, devra surtout retirer les avantages de ce système.

Le marchand de campagne a toujours, il va sans dire, une foule d'amis qui l'environnent; son magasin est le lieu de réunion du village ou de la petite ville et l'on y rencontre tous les Pierre, Jean et Jacques de la localité. L'épicier ou le marchand de la campagne craint que la poste aux colis ne favorise que les grands magasins à rayons. J'avoue qu'il y a quelque chose de fondé dans cette objection, mais celle-ci est refutée partiellement par la déclaration que mon honorable ami vient de faire. Ayant représenté, en cette Chambre, le comté de Gaspé, je sais que la population de cette partie du pays reçoit ses marchandises, par le courrier, d'Eaton ou de Simpson, de Toronto, ou de Carsley ou de Morgan, de Montréal. Il est facile de comprendre que le marchand de campagne, dans Gaspé, ou de Campbellton, au Nouveau-Brunswick, ou même de Fraserville, qui devrait naturellement approvisionner cette partie du pays, se plaint de la concurrence qui s'exerce d'une distance aussi considérable que l'est celle qui sépare Toronto de Gaspé. Je ne cite ce fait que pour faire voir comment les choses se passent sous le présent système. Les Etats Unis ont éprouvé les mêmes embarras et ils ont réussi à résoudre ces difficultés. Les Etats-Unis ont établi, l'an dernier, la poste aux colis; grâce au système de zones et à un tarif postal comparativement peu élevé, ils ont retiré des avantages considérables de cette innovation. Ce que j'ai lu dans les journaux et les revues me prouve que la population des Etats-Unis et, en particulier, les marchands de la campagne montrent beaucoup d'enthousiasme en faveur du système de la livraison des colis par le courrier. J'estime que ceux qui probablement retireront le plus d'avantages de ce système sont les cultivateurs. Il n'y a pas encore un an, le Board of Trade de Toronto a tenu une enquête sur le coût élevé de la vie. Cette enquête fut présidée par M. le professeur Mackenzie, une autorité reconnue en matières d'économie politique. Dans son rapport, M. Mackenzie attribue, en partie, le coût élevé de la vie, dans les cités importantes, à l'absence d'un système de livraison des colis par le courrier. Voici les mots dont M. le professeur Mackenzie s'est servi, à ce propos:

> En outre, nous n'avons pas de service de livraison des colis par le courrier, de sorte que les compagnies de messageries, c'est-à-dire les compagnies de chemins de fer, peuvent—ce qu'elles font— nous obliger de leur acquitter des dividendes sur des actions qui sont pour la plus grande partie majorées, ainsi qu'il a été établi. Il semble que tous les expéditeurs et que tous les consignataires sont d'avis qu'en dépit du monopole—et, peut-être, à cause de ce dernier—que ces compagnies exercent, elles ne fournissent pas les avantages voulus pour le transport des marchandises à la ville. Il serait difficile de faire une estimation trop élevée des avantages d'un service postal de colis tel que celui établi, dans toute l'Europe, et même, en Russie, service qui permet au consommateur de recevoir directement les produits de la ferme. Le léger droit réclamé pour un service de cette nature limiterait immédiatement les profits de l'intermédiaire et forcerait les compagnies de messageries de faire face à la concurrence du service postal.

En vérité, l'ennemi du producteur et du consommateur est l'intermédiaire. Si le coût de la vie est si élevé, aujourd'hui, cela est dû, d'abord, aux taux de transport et, en second lieu, à l'intermédiaire. Un expert, M. Duncan T. Lewis, qui a rendu témoignage devant le comité spécial nommé par le Congrès, lors de l'établissement du service postal des colis, a dit ce qui

suit. . . J'ai déjà cité à la Chambre les différents statuts qui se rapportent à la livraison des marchandises par les chemins de fer. M. Lewis en arrive maintenant aux compagnies de messageries et aux "petits envois" qu'on peut comparer plus facilement à la poste aux colis. Voici:

Lorsque nous parlons de "petit envoi", nous pensons à la compagnie de messageries. Celle-ci devrait transporter cet envoi, au moins entre les villes et les cités où passe une voie ferrée et rendre les services que la livraison des colis par le courrier fournit. Voilà ce qu'elle ne fait pas et cela, pour deux causes auxquelles elle ne peut remédier. D'abord, elle n'atteint ni le cultivateur ni le marchand de la campagne, soit lorsqu'il s'agit de recevoir, soit lorsqu'il s'agit d'expédier un envoi; en second lieu, elle ne fait pas ce transport à des conditions suffisamment économiques. Elle est liée par cette même tenue des livres qui prévaut dans le cas des chemins de fer, lorsqu'il s'agit de "calculer le transport". J'inclus une liste des taux de messageries, onze en tout, qui sont remplacés par le timbre de poste dans le transport des colis par le courrier.

Et il énumère les onze formalités des messageries qui expliquent la cherté de ce service et sont comme suit:

La compagnie de messageries—

1) Détermine le taux de transport à percevoir;
2) Prépare la lettre de voiture;
3) Copie la lettre de voiture dans le registre des articles expédiés;
4) Elle la copie dans le registre des articles reçus;
5) Fournit au comptable un état des "envois";
6) Elle lui fournit aussi un état des "réceptions";
7) Le comptable fait la collation des lettres de voiture et du registre du préposé aux "envois";
8) Il fait également celle des lettres de voiture et du registre du préposé à la "réception";
9) Pour les lettres de voiture dites "d'entier parcours", on répète les formalités ci-dessus;
10) Le comptable établit les proportions respectives de la compagnie de messageries, du chemin de fer ou des différents chemins de fer;
11) Dans le cas de lettre de voiture "d'entier parcours", le comptable établit encore la proportion qui revient respectivement aux messageries et aux compagnie de chemins de fer.

La poste aux colis, dit M. Lewis, supprime toutes ces formalités-là, et il ajoute:

Il existe aux Etats-Unis. . .

—au Canada aussi, pourrais-je dire—

. . . un agent de transport capable de soustraire le colis aux minuties de la comptabilité. C'est la poste des colis. Ce résultat, elle le donne à l'heure qu'il est. Le timbre-poste prend la place des onze formalités des messageries, que j'ai signalées à une page précédente.

Pas n'est besoin d'insister sur cette différence manifeste entre le service de la poste et celui des messageries.

Je reviens à la cherté de la vie. Le service de la poste des colis est assurément propre à réduire dans une certaine mesure le coût des choses nécessaires à la vie, et voici ce que la même personne dit à ce propos:

J'ai demandé à un cultivateur éclairé de m'indiquer ceux des produits de sa ferme dont l'écoulement occasionne des frais excessifs quand ils ne peuvent pas être expédiés par plein chargement de voiture. La liste qu'il m'a fournie embrasse les articles suivants qu'il pourrait, dit-il, expédier par la voiture de la poste si le service incluait la perception du prix de ces choses, ce qui le dispenserait de s'absenter de sa ferme: Œufs, beurre, volaille préparée, viandes préparées à la campagne, céleri, tomates, fruits, baies diverses, choux, choux-fleurs, navets, pommes, poires, fèves et pois en gousses, carottes, panais, betteraves, maïs sucré, salsifis et miel. Le principal soin du ministère des Postes consisterait à veiller à ce que la recette de ce service fut assez abondante pour en solder tous les frais. Un taux uniforme de tant par livre serait peut-être trop élevé pour l'écoulement de certains de ces articles et en même temps bien inférieur à celui que l'on pourrait prélever sur les autres, tout en les transportant au marché à peu de frais.

Pour ce qui est des investigations du Board of Trade de Toronto, les renseignements recueillis par M. le professeur Mackenzie ont tellement étonné cette institution qu'elle fut unanime à se prononcer en faveur de l'établissement de la poste aux colis comme étant propre à réduire la cherté de la vie. Elle adopta une proposition ainsi conçue:

La conférence du comité de cent membres du Board of Trade de Toronto décide d'inviter le conseil dudit Board of Trade à prier le gouvernement fédéral de s'occuper de l'établissement d'un service satisfaisant de colis postaux qui, pour commencer, se restreindrait aux endroits les plus populeux, mais s'étendant au fur et à mesure que l'on démontrerait qu'il y a lieu de le faire.

Il est certain que ce sont les cultivateurs et les consommateurs qui seraient les premiers à bénéficier du service des colis postaux, qui amènerait graduellement l'élimination de l'intermédiaire. Ainsi que mon honorable ami l'a fait observer, l'article 74 de la loi des Postes nous autorise à établir la poste des colis, et l'article 105 du règlement du ministère des Postes a trait aux articles de quatrième classe. Nous avons là, on le sait, la poste des colis à l'état embryonnaire. Mais pour expédier un colis de Montréal à Toronto, il en coûte plus cher que si l'envoi était fait de Londres (Angleterre). Que le coût du transport par la poste soit moins élevé entre la Grande-Bretagne et le Canada qu'entre certains endroits du pays, c'est ce qui est tout simplement ab-

surde. Mais c'est un état de choses qui existe depuis bien des années. Je conviens volontiers avec mon honorable ami qu'à l'époque où la population était éparse et où les distances à franchir étaient très grandes, on ne pouvait pas fixer de taux semblables à ceux des pays plus anciens; mais aujourd'hui que la population est plus dense, que nous possédons un réseau de voies ferrées qui, sur la carte, fait comme un lacis, il est temps de remanier les taux de transport et de convertir nos quatorze ou quinze mille bureaux de poste en autant d'agences du service de la poste aux colis.

Je considère que l'honorable ministre a bien fait d'adopter le système américain des zones; comme lui je reconnais qu'il est impossible de n'avoir qu'un seul tarif pour tout le Canada. Il y a quelques années, sir William Mulock établissait pour le port des journaux un système de zones que l'on crut devoir abolir un peu plus tard. Ce système ne reposait pas sur le même principe que celui dont il s'agit en ce moment; il était fort compliqué, et nous avons pensé, eu égard à l'unité nationale du Canada, qu'il n'y avait pas lieu de faire de distinction entre une partie du pays et une autre en matière de port des imprimés. Mais en établissant un service de colis postaux comme celui que vise le présent projet de loi, mon honorable ami ne peut pas se dispenser d'adopter le système des zones. Celui des tarifs est trop technique, et les explications du ministre ne sont pas assez complètes pour que que je puisse me prononcer en la matière. J'attendrai, pour me former une opinion, que l'on ait publié l'échelle des tarifs. Je me plais cependant à espérer que ces tarifs seront peu élevés et de nature à accommoder le plus grand nombre. En ceci, le ministre pourrait s'inspirer de ce qui s'est accompli à Washington.

La poste rurale est assurément de nature à aider considérablement à l'établissement d'un service économique de colis postaux. Ce service, je regrette d'avoir à le constater, sera simplement régional en ce sens que la province d'Ontario est pour ainsi dire la seule qui soit dotée de la poste rurale; hors de cette province, il existe peu d'itinéraires.

M. PELLETIER: Non pas.

M. LEMIEUX: Il en existe assurément un certain nombre hors de l'Ontario.

M. PELLETIER: L'Ile du Prince-Edouard est dotée d'un assez bon service rural.

M. LEMIEUX: Oui, de même que certains comtés du Nouveau-Brunswick. Il n'existe pour ainsi dire pas d'itinéraires ruraux dans la province de Québec, et je n'ai pas vu de données récentes relativement aux autres provinces. D'un autre côté, il me semble que le service des colis postaux aura pour effet d'amener les gens à se prévaloir de la poste rurale.

Je regrette que les taux de transport ne soient pas encore fixés, mais je m'explique qu'on ne puisse les arrêter immédiatement, car le système est fort compliqué et, mon honorable ami le sait, le ministère courrait grand risque de se mettre en vilaine posture s'il fixait les taux à la hâte et de façon inconsidérée. Je ne tiens pas à ce que le ministère soit privé de son superbe excédent de recettes; j'aime à croire cependant que lorsque le ministre aura pesé tous les faits il fera en sorte que les taux de transport soient assez peu élevés pour que le service soit à la portée de tous.

M. JOSEPH-E. ARMSTRONG (Lambton-est): Je ne prends la parole que pour féliciter le ministre des Postes et le Gouvernement d'avoir déposé ce projet de loi, accomplissant par là une réforme que le peuple réclame depuis de longues années. Pour dénoncer l'attitude de l'ancien gouvernement, je ne puis trouver d'expressions plus énergiques que celles dont l'ex-ministre des Postes (M. Lemieux) s'est servi lui-même. Pendant des années on a prié mon honorable ami de déposer un projet de loi tendant à ce but-là, de doter le pays, les consommateurs et les cultivateurs du Canada de ce service qui leur sera d'un si grand avantage; mais il avait peur. . .

M. LEMIEUX: Depuis quand ce service existe-t-il aux Etats-Unis?

M. ARMSTRONG: Peu importe. Pour nous occuper de réformes, nous ne devons pas attendre que les Etats-Unis les aient accomplies; et l'honorable député s'est lui-même chargé de démontrer aujourd'hui qu'il mérite les plus amers reproches pour n'avoir pas pris l'initiative de cette réforme-ci à l'époque où il dirigeait le ministère.

Quant au ministre des Postes, il a fait voir qu'il a le courage de ses convictions. Les générations futures diront de lui qu'il a fait voter l'une des lois les plus progressives et les plus avantageuses aux cultivateurs et aux consommateurs dont le Parlement ait jamais été saisi. Je suis vraiment bien aise que le ministre se réserve quelques mois pour arrêter les tarifs à être mis en vigueur, car il importe que les taux de transport soient propres à assurer le plus grand succès au service des colis postaux. Je suis bien aise aussi de l'entendre dire que l'association des détaillants s'est prononcée de façon non équivoque en faveur de sa mesure législative, du service qu'il se propose d'établir. Rien ne saurait faire plus de plaisir à la population en général et plus particulièrement aux détaillants des petites villes et villages du pays tout entier que d'apprendre que l'association des détaillants du Canada se déclare satisfaite de la présente mesure législative.

Autrefois, l'ex-ministre des Postes se plaisait à nous dire qu'il lui était absolu-

ment impossible d'établir la poste aux colis, parce que certaines députations de détaillants—il en est une dont je me souviens fort bien—venaient de temps à autre lui signaler les obstacles auxquels il ne devait pas manquer de se heurter. Il n'était pas de taille à aviser aux moyens de sauvegarder l'intérêt de ces négociants.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami fait erreur; ces délégués venaient combattre le système coopératif.

M. ARMSTRONG: Mon honorable ami sait qu'il fut question de la poste des colis postaux, et que des députations sont venues discuter ce sujet.

M. LEMIEUX: Non pas; lorsqu'il fut question, il y a quelques années, de l'établissement de la poste aux colis, je fis observer que j'étais débordé de pétitions venant des deux côtés de la Chambre. Je crois que mon honorable ami m'en avait fait tenir une lui-même.

M. ARMSTRONG: C'est très vrai. Je me rappelle avoir appelé sur ce sujet l'attention de mon honorable ami au moment où l'une de ces députations se trouvait à Ottawa; je me rappelle aussi la raison qu'il invoquait alors pour ne pas établir de poste aux colis. Quoi qu'il en soit, je désire simplement faire observer qu'il ne s'agit en ce moment que d'un seul du grand nombre d'avantages dont le gouvernement actuel fera jouir la population rurale et les consommateurs du Canada.

Je veux lui voir faire un pas de plus. Je veux le voir établir au Canada de grands artères téléphoniques et télégraphiques, afin de relier entre elles les différentes provinces et de procurer à toute la population du pays l'avantage d'appareils téléphoniques et télégraphiques installés dans les bureaux de poste du Canada. C'est ainsi qu'on verra que le présent Gouvernement est ami du progrès et qu'il ne craint pas de fournir des moyens avantageux de communication.

J'espère sincèrement que le jour n'est pas éloigné où ce pays sera relié à l'Angleterre par un télégraphe sous-marin appartenant à l'Etat, projet dont je n'ai pas le temps d'esquisser et de discuter les grandes lignes à la présente session. Je ne veux pas retarder davantage les travaux du comité, si ce n'est pour exprimer mon approbation la plus cordiale du présent projet de loi, pour féliciter le Gouvernement d'avoir créé cette organisation et pour louer le ministre des Postes de la somme d'énergie qu'il a déployée pour conférer ce grand bienfait aux habitants du pays.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Entouré des félicitations de ci-devant ministres des Postes et probablement de futurs ministres des Postes, je suis certain que mon honorable ami doit croire que son étoile brille d'un vif éclat à cette session. En ma qualité de cultivateur et de représentant des cultivateurs de l'Ouest, il me permettra peut-être d'ajouter mes sincères félicitations à celles qu'il a déjà reçues pour le courage dont il a fait preuve en entreprenant de faire adopter ce projet de loi très utile. Quiconque considère un instant les chiffres que le ministre des Postes a cité en comité au sujet de la grande différence entre la superficie du Royaume-Uni et la superficie de ce pays, comme au sujet de la population, doit être frappé des difficultés de la tâche que le ministre a entreprise et du courage qu'il a déployé pour braver ces difficultés. Il a dit, je crois, que le territoire du Royaume-Uni couvre 1,121,000 milles carrés, ce qui signifie que sa superficie ne dépasse guère de moitié l'étendue de la province d'Alberta. Ce seul fait nous fait mieux comprendre qu'une multitude de calculs la tâche formidable que le ministre a entreprise.

Je suis certain que le ministère peut s'en rapporter à lui et à ses habiles collaborateurs du département des Postes. Je crois que le ministre des Postes ne dédaignera pas l'avertissement du représentant de Rouville au sujet des difficultés de la tâche. Je désire exprimer en un mot mon espoir et ma conviction que ce projet de loi, qu'un groupe nombreux et important des habitants des districts ruraux de l'Ouest accueillera avec gratitude, sera appliqué avec économie et prudence, mais heureusement et avantageusement, comme il le mérite.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): S'il ne m'est pas permis de me servir, au sujet de ce projet de loi, des paroles du prophète Siméon lorsqu'il disait qu'il désirait mourir en paix, je puis répéter une partie de son cantique et dire que mes yeux ont enfin vu une espèce de salut en cette matière. Il a prit du temps à venir, mais il est enfin venu. C'est un bill comme celui-ci qu'une législature de progrès devait présenter. Il est concis et au point, et il laisse au département les détails de son application. C'est un bill modèle; je voudrais que la loi des chemins de fer fût ainsi contenue en quelques pages qui énonceraient les principes et laisseraient en grande partie à la commission des chemins de fer le soin d'en appliquer les dispositions. J'espère donc que nous aurons dorénavant plus de lois rédigées de cette manière. C'est un essai que nous tentons, et dans ces cas-là, je préfère que le département règle tous les détails. Je citerai tantôt quelques faits qui prouveront ce que je dis au sujet de prescriptions législatives semblables.

L'article 4 du bill décrète que tous les frais pour le transport de colis par la poste doivent être payés d'avance par timbres-

poste. C'est un arrangement commode, mais il ne permettrait pas le mode de comptabilité qui prévaut aux Etats-Unis, car le fait d'avoir un timbre-poste spécial leur a permis de constater quelles étaient les recettes réelles de la poste aux colis. Je voudrais retenir le comité pendant quelque temps pour lui rapporter quelques paroles qui expliquent la situation où se trouvent les Etats-Unis à cet égard. Elles se trouvent dans un court article emprunté au "Philadelphia Record", l'un des principaux journaux des Etats-Unis, édition du 1er juin, et elles feront voir au comité pourquoi l'application d'une loi semblable doit être laissée au département, au lieu d'être réglée dans la loi établissant le service.

Cinq mois d'essai de la poste aux colis permettent de conclure qu'elle est lucrative. Les deux-tiers des recettes brutes de cette branche du service postal représentent un bénéfice net et le calcul des observateurs compétents, d'après lequel le bénéfice net de la première année sera de quinze à vingt millions ne semble pas déraisonnable. Cependant, l'utilité d'un service public pour la population ne dépend pas des recettes qu'il procure, quels qu'en soient les bénéfices pécuniaires, s'il n'accomplit pas ce pourquoi il a été créé, on ne saurait dire que c'est un succès. Ce que la population désire, c'est d'avoir un facteur commercial qui transportera sur leur marché naturel une énorme quantité de produits agricoles et industriels en lots d'au moins cent livres, poids minimum mentionné dans les tarifs de chemin de fer.

Que la poste aux colis n'a pas même commencé à transporter cette quantité de marchandises, cela ressort assez clairement du fait que le poids moyen des colis transportés est d'environ trois livres.

La raison évidente de ceci est la nature excessive des tarifs de la poste aux colis. Le bénéfice net de 200 p. 100 en sus des frais de manutention prouve que ces tarifs sont trop élevés; pour les colis approchant de la limite de onze livres, ils sont prohibitifs, étant aussi élevés, ou plus élevés, que les tarifs ordinaires des messageries. On ne saurait remédier à la situation par l'abaissement possible des tarifs des messageries, car celles-ci sont tenues, par leur mode commun de comptabilité, de traiter chaque colis comme une unité de transport. Il doit être inscrit sur une feuille de route, déclaré et entré dans les livres. Il faut faire le partage des recettes totales entre les messageries et les chemins de fer; bref, il y a autant de formalités coûteuses et inévitables pour le transport d'un colis d'une livre confié aux messageries que pour l'expédition d'un wagon de marchandise. Si les autorités postales devaient se plier à ces formalités et tenir compte de chaque objet de correspondance, le port d'une lettre pesant une once serait de près de dix cents; c'est même ce qu'on exige pour les lettres recommandées.

Vu que, dans le cas d'un objet de correspondance, on évite toutes ces complications en collant un timbre-poste, et vu que les objets de correspondance sont transportés au prix du gros, la poste peut transporter de petites quantités de marchandise plus économiquement que tout autre agent, et elle a la haute main sur le seul mode de transport qui est universel et qui atteint, par l'entremise de la poste rurale, les foyers des habitants de nos campagnes qui sont au nombre de plus de 5,000,000.

De plus, la poste est le seul intermédiaire qui puisse transporter la marchandise en colis de moins de cent livres pour environ le tiers de ce qu'exigent ordinairement les messageries. David J. Lewis, membres du congrès, l'auteur de la loi des messageries postales, dans un mémoire soumis au ministre des Postes, démontre qu'on pourrait établir un taux de trois cents pour les cent premières livres et d'un demi-cent pour chaque livre de plus, avec un supplément d'un demi-cent par livre pour chaque cent milles de parcours de plus, tout en laissant au Gouvernement une marge de plus de 20 p. 100 en sus des frais du service, et il prouve sa thèse d'une manière irréfutable. On pourrait envoyer chaque semaine un panier de différents produits agricoles pesant cinquante livres au prix de 28 cents, et vendre ces produits au prix exigé sur la ferme, ajouté aux frais de poste.

Ce n'est qu'un exemple des différentes manières dont un mode d'échange de denrées vendues en détail tendrait à diminuer le coût de la vie—et la loi de 1912 concernant les messageries postales confère d'amples pouvoirs de modifier les tarifs, le classement et les zones par décret administratif sans autres dispositions législatives.

C'est là un point important; il contribuerait beaucoup à faire baisser bientôt le coût, si nous pouvions adopter un timbre-poste spécial, au lieu du timbre-poste ordinaire. Je sais que cela a été un inconvénient aux Etat-Unis, mais grâce à ce timbre-poste spécial, on a tenu un compte exact du coût de la poste aux colis, de sorte qu'après cinq mois d'essai nos voisins sont prêts à établir que le bénéfice a été de plus de 200 p. 100. Celui qui a établi le système et qui s'en est beaucoup occupé peut proposer au Congrès et au département, après un essai de cinq mois, non seulement de porter le poids des colis de 11 livres à 100 livres, mais d'abaisser immédiatement le prix. C'est donc l'un des projets les plus progressifs qui aient été soumis à la nation américaine. Je suis bien aise de dire que nous nous mettons enfin à l'œuvre, que nous aurons une organisation de colis postaux. Je n'aime pas beaucoup qu'on attende jusqu'au premier janvier prochain. Cela est peut-être nécessaire; mais, dans l'intervalle, l'organisation peut avoir lieu et nous pouvons laisser au département le soin de régler les détails. Je crois qu'il serait bon d'avoir un timbre-poste spécial, si cela est possible, afin de constater quelles sont exactement les recettes du département. Je suggère au ministre d'y réfléchir et de se faire autoriser à établir un règlement au sujet du timbre-poste spécial, s'il le juge à propos. Cependant, nous aurons probablement la poste aux colis. Toute la population en profitera et j'espère non seulement la voir établie, mais développée au plus haut point. Je demanderai au ministre si, aux termes de la nouvelle loi, il est pour-

M. MACLEAN (York-sud).

vu à l'échange des colis entre les Etas-Unis et le Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Cela amènerait l'annexion.

M. MACLEAN: Il y a annexion en tout —cela dépend—

Sir WILFRID LAURIER: Oh non! pas d'annexion.

M. MACLEAN: ...mais pas d'annexion des législatures.

M. PELLETIER: Il existe actuellement une convention internationale, et nous avons conclu une entente avec les Etats-Unis relativement aux colis de quatre livres et un tiers. Mais il faudra prendre de nouveaux arrangements pour les colis plus pesants.

M. LEMIEUX: Ces arrangements seront régis par les règlements de l'union postale.

M. PELLETIER: Le gouvernement américain a refusé de conclure des arrangements à ce sujet.

M. MACLEAN (York-sud): Est-ce que les colis du Canada seront, en vertu de ce plan, expédiés aux Etats-Unis sans charge additionnelle?

M. PELLETIER: Pas par la poste aux colis. En vertu de l'entente actuelle nous pouvons expédier des colis pesant jusqu'à quatre livres et deux-sixièmes. Naturellement, cette entente continue à exister. Pour les colis dépassant ce poids il nous faudra conclure une autre entente.

M. MICHAEL STEELE (Perth-sud): Je veux très brièvement offrir mes félicitations à l'honorable directeur général des Postes au sujet de ce bill concernant le port des colis qu'il vient de présenter à la Chambre.

Il y a là un contraste frappant entre les méthodes de l'honorable directeur général des Postes actuel et celles de l'ancien (M. Lemieux); car même aujourd'hui ce dernier, bien que ce bill soit devant nous, et la poste aux colis presque en opération, demande encore que l'on donne cette poste au pays. S'il ne s'éveille pas bientôt, tout le service des colis sera inauguré avant qu'il s'aperçoive que l'administration des postes est entre les mains d'un ministre progressif, qui n'attend pas à plus tard, mais exécute promptement ce qui est avantageux au Canada.

Le ministre devrait, je crois, saisir l'occasion de l'inauguration de la poste aux colis pour accorder aux directeurs de la poste dans les campagnes ainsi qu'aux courriers une augmentation de traitement, ainsi que pour faire une revision des loyers de bureaux de poste dans les petits villages et chefs-lieux de comtés. Ces loyers sont aujourd'hui si bas, que la chose en est absurde. Il y a des bureaux de poste dans des villages de quatre ou cinq cents âmes, qui donnent des recettes de $600 à $700, et dont le loyer n'est que de $30 ou $40 par année. Je suis certain que le pays approuvera le ministre de payer aux directeurs de ces bureaux un loyer plus élevé, de même qu'il accueillera avec enthousiasme la nouvelle que le ministre se propose d'augmenter les traitements des directeurs de la poste dans les villages et petites villes, parce que l'augmentation d'ouvrage par l'établissement de la poste aux colis la leur méritera certainement. J'espère donc que le ministre saisira l'occasion qui lui est offerte de mieux rémunérer les employés qui vont faire le service de la poste aux colis. J'espère aussi que le directeur général des Postes profitera de l'occasion pour changer les boîtes rurales actuelles qui sont absolument impropres au nouveau service, malgré ce qu'en dit l'ancien directeur général des Postes (M. Lemieux) qui a fait l'achat de ces boîtes. C'est une boîte commune, qui se brise facilement et qui ne permet pas au courrier d'y mettre facilement les lettres et journaux, et en outre trop coûteuse pour le cultivateur. On devrait les changer le plus tôt possible.

Je félicite de nouveau l'honorable ministre d'avoir déposé ce bill, et spécialement d'en avoir éliminé le grand obstacle qui en était la pierre d'échoppement dans le passé, savoir l'intervention dans le commerce des marchands de la campagne. Je suis certain que le plan qu'il propose d'un tarif spécial et plus bas dans un rayon de 20 milles des petites villes donnera satisfaction aux marchands de détail dans ces villes, et leur donnera un avantage sur les grands magasins des grands centres dont ils ont à subir la concurrence.

M. MACLEAN (York-sud): L'honorable ministre pourrait-il nous donner un exemple du fonctionnement du nouveau service; qu'il suppose par exemple, un colis envoyé de Toronto à Saskatoon. Ce colis en traversant l'Ontario et le Manitoba passera une troisième zone. Combien de zones y a-t-il?

M. PELLETIER: Il y a autant de zones que de provinces.

M. MACLEAN: Six alors?

M PELLETIER: Sept, les trois provinces maritimes comptent pour une zone.

M. MACLEAN: Mais vous en retranchez une dans certains cas?

M. PELLETIER: Oui.

M. MACLEAN: Un colis expédié de Toronto à Calgary traverserait alors trois provinces?

M. PELLETIER: De Toronto à Calgary il y a trois zones.

M. MACLEAN: Quel tarif appliquerez-vous à la troisième zone?

M. PELLETIER: Ce point n'est pas encore tout à fait réglé.

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

(La Chambre se forme de nouveau en comité).

M. E. M MACDONALD (Pictou): On n'aimera peut-être pas à entendre une note discordante dans le concert de louanges que ce bill provoque. Mais je suis d'avis que le comité ne devra pas trop se hâter à l'adopter. Je suis surpris que l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) nous ait appris sa prochaine retraite de la vie politique, lorsqu'il a déclaré, comme l'ancien Siméon, que maintenant il pouvait s'en aller en paix.

M. MACLEAN (York-sud): La dernière partie est vraie, mais pas la première.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne devrait pas ainsi mêler ces adages et ses déclarations, de crainte que les deux ne se réalisent, et je ne crois pas que ce bill soit de nature à le justifier de se retirer de la vie politique, car il est très incomplet Il ne fait que donner carte blanche au ministre des Postes de régler le service comme il l'entendra pour l'année prochaine. Ce n'est pas de cette manière que l'on traite des questions de ce genre. Aux Etats-Unis on l'a étudiée longuement avant de la mettre à exécution. La république voisine a une population de 80,000,000 d'âmes, les recettes des postes y sont de $225,000,000, et le côté financier de la question n'était pas aussi sérieux qu'il l'est au Canada, où nous n'avons que 8,000,000 de population et des recettes postales de $2,000,000. Pour une raison ou pour une autre le ministre se lance à l'aveugle et ses amis le suivent, sans avoir étudié la question, ni s'inquiéter où le projet aboutira. Certains membres de la droite semblent trop disposés à suivre l'exemple des Etats-Unis, et la chose est étrange surtout à l'égard de cette question. Du moment que les Etats-Unis proposent quelque politique nouvelle, immédiatement l'honorable député d'York et l'honorable député de Lambton-est disent que nous devons l'adopter au Canada.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): Mon honorable ami doit avoir entendu l'honorable ministre des Postes dire que je demandais la poste aux colis longtemps avant que les Etats-Unis eussent songé à étudier la question et proposer une loi. Si l'honorable député consulte le hansard, il y verra que j'ai discuté cette question dans les années passées.

M. MACDONALD: Si l'honorable député a été en avant des Etats-Unis sur cette question, la Chambre ne l'a pas su. Il y a plusieurs années que les Etats-Unis ont étudié et établi la poste aux colis, et je suis certain que mes honorables amis de Lambton et d'York n'ont fait que suivre les traces des agitateurs américains. Longtemps avant l'adoption définitive de la poste aux colis, le congrès des Etats-Unis avait été saisi de plusieurs projets présentés par des députés.

J'ai rencontré, il y a quelques mois, le congressiste Lewis, de Baltimore, que l'on dit être le père de la poste aux colis, et il m'a dit quelles longues études et accumulations de renseignements avaient dû être faites dans tout le pays avant que le Congrès fût en mesure de proposer et d'adopter une loi bien mûrie. Mais que signifie ce développement soudain du projet de poste aux colis? Le bill ne fait que donner carte blanche au ministre de l'Agriculture. Il dit seulement: La poste aux colis est par les présentes établie au Canada et y sera maintenue. Ce langage est très significatif. C'est l'article déclaratoire du bill, et celui qui, sans doute, est supposé créer immédiatement la poste aux colis; mais, à part la limite de poids et le tarif, tout le reste est laissé à la discrétion du ministre des Postes.

L'article 6 viole le principe de la loi du service civil concernant la nomination de fonctionnaires aptes à remplir les devoirs qui leur sont confiés; mais cela n'empêche pas qu'on nous demande de nous réjouir, parce que dans ces derniers jours de la session on nous soumet une mesure aussi importante. Si l'on veut qu'un service de ce genre soit de quelque avantage pour le public, il nous faudrait l'étudier plus que cela, et je crois que le ministre des Postes devrait remettre son bill à la prochaine session; et d'ici à ce temps-là réunir tous les faits, étudier la question avec soin, nous dire ce qu'il entend faire, quels seront ses taux, comment le plan fonctionnera, et consigner le tout dans un projet de loi afin que le parlement puisse juger par lui-même ce qui va être fait. Il ne suffit pas de déclarer que la poste aux colis sera établie et donner au ministre des Postes le pouvoir de faire ce qu'il voudra. Ce n'est pas la bonne manière de légiférer au sujet d'une question aussi importante que les honorables députés croient être. Il faudrait nous donner plus d'explications, surtout lorsque cette mesure nous est soumise de cette façon hâtive. Pourquoi autoriserions-nous le ministre des Postes a en régler lui-même toutes les dispositions? A quoi sert alors le Parlement?

Le ministre des Postes aux Etats-Unis et plusieurs membres du Congrès ont consacré des années à étudier cette question avant d'arriver à faire une loi bien pondérée et à la mettre à exécution.

Mais nous nous y prenons autrement, et le ministre des Postes reçoit des félicita-

tions en raison d'un projet d'établissement d'une poste aux colis, projet longtemps différé et qui après tout se borne à autoriser le ministre à faire ce qu'il lui plaira à cet égard. Aucun résultat satisfaisant ne saurait être assuré par une telle mesure. A mon avis, il y aurait lieu d'en réserver la délibération jusqu'à la session prochaine, et, dans l'intervalle, l'administration postale pourrait recueillir toutes les données relatives à la question, afin de pouvoir renseigner pleinement la députation de part et d'autre, qui sera ainsi en mesure de délibérer et de modifier au besoin la mesure en connaissance de cause et à l'entière satisfaction du pays. Toute autre ligne de conduite ne saurait produire que des résultats fâcheux. Je n'hésite pas à dire que si le ministre des Postes donne suite à ce projet informe, le public aura grandement lieu de se plaindre, et notamment du régime créé par le dernier article du bill. L'honorable ministre ne saurait formuler une mesure qui tienne compte des conditions particulières à toutes les diverses provinces du Dominion, sans au préalable avoir mis les représentants du peuple au Parlement en mesure de faire connaître les besoins spéciaux des diverses localités. C'est pourquoi, à mon avis, cette mesure devrait être réservée. Quant à établir la poste aux colis, établissons là à la suite de la délibération et de l'examen le plus complets de toutes les circonstances, afin que le régime donne des résultats satisfaisants. Le régime établi par le présent projet de loi ne saurait qu'occasionner des mécontentements et nécessiter de perpétuels remaniements. L'honorable ministre qui se montre tellement désireux de faire adopter son projet, sera le premier à reconnaître qu'il a fait fausse route. Ce que j'en dis est dans l'intérêt du succès ultérieur de la mesure même; il importe que le système soit établi en connaissance de cause et avec l'approbation éclairée du Parlement. Il est de l'intérêt du pays que, à ce stage de la session, cette mesure soit réservée.

L'hon. CHARLES MURPHY: Le ministre des Postes voudra-t-il dire pourquoi, aux termes de l'article 6 du bill, il se fait autoriser à nommer deux fonctionnaires, requis, à ce que je conjecture, pour la mise à effet des dispositions de la loi, lorsque déjà il lui est loisible de les nommer sous l'empire de la loi du service civil?

M. PELLETIER: Peut-être requerrons-nous les services de quelqu'un spécialement qualifié ou autorisé à cette fin. Nous n'avons personne en vue pour le moment.

M. MURPHY: La loi du service civil prévoit ce cas dans son article 21.

M. PELLETIER: Si nous pouvons le faire sous l'empire de la loi du service civil, nous serons heureux de le faire. Nous nous faisons autoriser à cet effet en cas de besoin.

M. MURPHY: Je m'oppose à ce que nous mettions ainsi de côté les dispositions de la loi du service civil. Il ne reste plus grand'chose de cette loi, sauf son titre. Je regrette de voir le ministre des Postes emboîter le pas derrière certains de ses collègues sous ce rapport. Si cet article est adopté avec sa rédaction actuelle, ces fonctionnaires seront-ils nommés par la commission du service civil?

M. PELLETIER: Si nous pouvons nous les procurer par l'intermédiaire de la commission du service civil, je ne demande pas mieux. S'il se trouve des gens du dehors que nous jugeons plus compétents, nous nous prévaudrons sûrement de cette disposition, car c'est dans ce but qu'elle a été insérée.

M. C. GAUVREAU: Monsieur le président, lorsque le ministre des Postes a présenté ce bill, ce matin, c'était mon intention de m'objecter à l'adoption de cette loi, et j'étais bien décidé à prendre une position conforme à ce que m'avait demandé l'association des marchands détailleurs. Si j'en crois l'honorable ministre, d'après ce qu'il a déclaré cet avant-midi, non seulement cette association loin de s'objecter à l'adoption de cette loi, l'approuverait.

M. PELLETIER: Voici ce que j'ai déclaré ce matin: Lorsque la question est venue devant la Chambre, le 15 de janvier dernier, alors que l'honorable député de Rouville a présenté certaines observations, j'ai reçu, immédiatement après, une communication de l'association des marchands détailleurs, me disant quelles étaient les raisons qu'ils avaient à faire valoir contre le bill, et me demandant d'en remettre la présentation jusqu'à ce qu'ils aient formulé leurs objections par une délégation qui devait se rendre à Ottawa. Cette association a pour président M. P. J. Côté, de Québec. J'ai immédiatement écrit à M. Côté que je serais très heureux de les recevoir pour discuter cette question avec eux.

L'association m'a envoyé deux délégués. Je les ai reçus à mon bureau et ils ont formulé leurs objections, lesquelles étaient purement et simplement au point de vue de la concurrence que ces messieurs redoutaient d'avoir des grands magasins à départements. Je leur ai expliqué les dispositions du bill, à savoir qu'il y aurait entre autres choses, un taux spécial pour une zone locale de vingt milles, de manière à protéger le marchand détailleur. Après ces explications, ces messieurs m'ont répondu: non seulement nous n'avons plus d'objection, mais nous approuvons le bill.

M. GAUVREAU: En face des déclarations de l'honorable ministre des Postes, je retire mon opposition au bill.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Je suis fortement en faveur du projet d'établissement d'une poste aux colis par le gouvernement canadien, pourvu qu'elle soit établie dans des conditions qui assurent au public la plus grande somme d'avantages, dans une mesure raisonnable, au plus bas prix possible. Toutefois, je suis absolument opposé à l'idée de donner carte blanche à l'honorable ministre des Postes. L'importance de la question de l'établissement d'une poste aux colis au Canada doit engager le Parlement à mettre dans la délibération de ce projet de loi tout le soin qu'il met dans l'examen des questions d'intérêt et d'importance pour l'ensemble du peuple canadien.

Je sais bien qu'il est de tradition chez nos adversaires de centraliser l'autorité entre les mains du Gouvernement. Nous en avons eu maint exemple au cours de la présente session et de la précédente. Ce n'est ici qu'une nouvelle manifestation du même esprit. A mon avis, le principe n'en est pas meilleur pour tout cela. Je dirai même que les résultats tendent à devenir plus fâcheux au fur et à mesure qu'on déroge plus fréquemment à la pratique de laisser au Parlement son contrôle sur la législation. Comme membre du Parlement, je ne saurais consentir à confier au ministre des Postes le droit de réglementer un grand service public, droit qui appartient au Parlement. Je ne veux rien dire qui se prête à une fausse interprétation, mais si on me permet l'emploi de ce mot, je dirai que le bill de l'honorable ministre des Postes est un trompe-l'œil. Aucune disposition du bill n'édicte l'établissement d'une poste aux colis. Tout simplement l'honorable ministre est autorisé à établir un tel système. En ma qualité de représentant d'une circonscription, je ne saurais me dispenser d'insister pour que cette mesure relative à l'établissement d'une poste aux colis soit, comme toute autre mesure, autant qu'il dépend de moi, dans l'intérêt de la population que je représente.

M. PELLETIER: Si c'est ici un trompe-l'œil, l'honorable représentant d'Edmonton aura mainte occasion d'y attirer l'attention.

M. OLIVER: C'est de la question soulevée par l'honorable ministre que je désire parler. Il espère, a-t-il dit, que le service fonctionnera en janvier 1914, mais pas avant. Suivant toute probabilité, le Parlement se réunira de nouveau avant cette date.

M. BELAND: Ce n'est pas très sûr.

M. OLIVER: Ce n'est pas très sûr; mais suivant la pratique des années passées on peut s'attendre à ce que le Parlement soit convoqué en novembre prochain. Or, rien n'empêche l'honorable ministre d'ici à novembre prochain de prendre des mesures pour se renseigner pleinement à l'égard de toute proposition qu'il jugera à propos de soumettre au Parlement sous la responsabilité ministérielle, lors de la rentrée des Chambres. S'il fait preuve de diligence dans l'intervalle, s'il est en mesure de saisir le Parlement d'un projet acceptable—et je ne vois pas de bonne raison qui l'en empêche—le Parlement aura alors l'avantage de délibérer, critiquer, peut-être même modifier, et dans une certaine mesure d'influencer le caractère de la mesure. A tout événement les membres de la députation seront à même, comme leur position le leur permet, de protéger les intérêts qu'ils sont chargés de représenter ici dans la délibération de cette mesure, et celle-ci pourra être achevée et acquérir force de loi et recevoir son application dès la date fixée par l'honorable ministre pour la mise en vigueur du présent projet de loi. Je le demande au comité, une telle ligne de conduite de la part de l'honorable ministre ne serait-elle pas plus en harmonie avec le principe du gouvernement parlementaire et aussi avec l'intérêt public à quelque point de vue qu'on l'envisage. Je dois dire que la ligne de conduite suivie par l'honorable ministre depuis qu'il est directeur général des Postes ne m'a pas inspiré une telle confiance dans sa bonne volonté pour que je sois prêt à lui donner carte blanche dans l'établissement d'un service public très important. Au surplus, l'administration dans tous ses départements, et dans celui des Postes plus qu'en tout autre (puisqu'il est en contact plus intime et plus général avec la population), est tenu de soumettre ses propositions de loi au Parlement pour leur délibération et leur approbation, et aucun bureau administratif n'a le droit de demander au Parlement la latitude qui est demandée aux termes du présent projet de loi.

M. LEMIEUX: Je n'ai qu'un mot à ajouter à ce que viennent de dire les honorables représentants d'Edmonton (M. Oliver) et de Pictou (M. Macdonald). Mon intention n'est pas tant de critiquer la mesure soumise par le directeur général des Postes que de relever les observations faites ce matin par l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), lequel se montre toujours prodigue d'épithèques à mon adresse. Je lui dirai que l'enthousiasme qu'il manifeste à l'égard de cette mesure est quelque peu prématuré. Lorsque le directeur général des Postes aura soumis à la Chambre un tarif acceptable de la population et assurant le transport des colis à des taux modérés, il aura mérité les éloges que l'honorable député de Lambton-est a ce matin fait pleuvoir sur sa tête. Mais jusque-là, il n'y a pas droit.

Comme l'honorable ministre des Postes l'a dit ce matin, et comme le sait l'honorable député de Lambton-est, il n'y a rien dans ce bill que nous n'ayons déjà dans les statuts. Si vous lisez l'article 74 de la loi des Postes, vous trouverez ce qui suit:

Le directeur général de Postes pourra établir un service de messagerie-poste dans les limites du Canada.

Le directeur général des Postes a déjà toute l'autorité voulue en cette matière et nous avons déjà un service de messagerie-poste en vertu des règlements du ministère des Postes, bien qu'il ait été établi sous une fausse indication—on appelle cela matière de quatrième classe. Voici en quels termes les règlements pourvoient à cela:

Cette classe comprend des marchandises de toute description, telles que gâteaux, nouveautés, épiceries, ferronneries, papeterie (livres blancs etc., compris), non comprises dans les première, deuxième et troisième classes et non exclues par les règlements prohibitifs généraux concernant les matières inadmissibles. Le taux postal sur les articles de cette classe est d'un cent par once ou fraction d'once.

M. MURPHY: Depuis quand ce règlement existe-t-il?

M. LEMIEUX: Depuis vingt-cinq ans ou plus. Lorsque j'étais directeur général des Postes, j'ai essayé, en maintes occasions, de changer cela de façon à établir la limite de onze livres et un taux moins élevé. Mais, vraiment, j'ai toujours rencontré quelque objection: objections de la part des compagnies de messagerie, et, je dois le dire, objections même de la part de quelques-uns des fonctionnaires du bureau de poste. Le seul homme qui s'est montré toujours favorable a été M. Ross, surintendant du bureau de poste de Toronto, une autorité en la matière au Canada. Si le directeur général des Postes veut se conformer à ce rapport, il lui sera possible de donner aux contribuables du Canada un service de messagerie-poste bien près de ce qu'il leur faut. Il n'y a pas de doute que l'établissement de ce service présente des difficultés Et, un peu comme l'a dit mon honorable ami de Lambton-est, lorsqu'il nous a reproché de n'avoir pas adopté le système américain, il n'est pas mauvais d'avoir pour nous guider l'expérience des Etats-Unis dans un cas comme celui-là. L'année d'expérience que les Etats-Unis ont eue aidera beaucoup le directeur général des Postes dans la préparation des taux et des règlements. Nous avons donc le service de la messagerie-poste, bien qu'on lui donne un autre nom. Le bill dit seulement que le service de messagerie-poste est établi, mais le directeur général des Postes ne fixe pas les taux. Je sais que c'est difficile de fixer les taux. J'espère que d'ici le premier janvier le directeur général des Postes aura ce que les Etats-Unis ont eu, une commission d'experts dans ces matières.

Que l'on mette M. Ross à la tête et qu'on fasse en sorte que la commission se compose des plus habiles experts. Il n'y a pas lieu à de la fausse honte; il n'y a pas non plus de raison qui empêche les experts américains en questions postales de comparaître devant la commission et de la faire bénéficier de leur expérience. Pendant que j'étais directeur général des Postes, il nous est arrivé d'avoir à consulter les autorités de Washington. Bien plus, les fonctionnaires de Washington eux-mêmes viennent ici et nous consultent sur des questions se rattachant aux postes. Il ne devrait pas y avoir d'objection à ce que nous consultions Washington au sujet d'affaires qui peuvent entraîner le département dans certaines difficultés, si elles ne sont pas conduites avec sagesse. Nous avons fait avec les Etats-Unis une convention et elle était si obscure que, comme question de fait, il nous a fallu les consulter. Je dis de nouveau que, pour ma part, je n'ai aucune objection au bill; comme l'a dit mon honorable ami de York-sud ce bill ne constituera une loi réelle que lorsque nous aurons les taux. J'espère qu'ils seront bas et populaires. Mais le bill ne contient rien que nous n'ayons dans les statuts; ce que nous avons de plus, c'est la promesse du directeur général des Postes qu'au 1er janvier prochain il fixera les taux.

M. BURNHAM (Peterborough-ouest): Après tout ce qui a été dit pour engager le maître général des Postes à soumettre ce bill à la Chambre, la conduite de l'opposition paraît très étrange. Il doit y avoir à l'adoption de ce bill quelque objection que nous ne voyons pas dans le moment. Qu'on me permette de dire que le peuple est si anxieux d'obtenir ce service de messagerie-poste qu'il accepterait avec plaisir un système un peu défectueux plutôt que de n'en avoir aucun; la moitié d'un pain vaut mieux que pas de pain du tout. Voyons si les objections soulevées par les membres de l'opposition ne sont pas refutées par la section 5:

Les taux de la messagerie-poste seront déterminés par le maître général des Postes et tous les pouvoirs déjà possédés par le maître général des Postes lui sont par les présentes conférés en ce qui concerne la messagerie-poste.

Il n'y a rien de nouveau dans cette disposition; elle agrandit simplement le cadre renfermant les pouvoirs du maître général des Postes. Demander de remettre à plus tard l'adoption de ce bill revient simplement à mettre de côté les intérêts du peuple —je ne fais pas d'insinuation—c'est mettre de côté les justes demandes du peuple du

Canada pour y substituer l'intérêt des compagnies de messagerie.

(Il est fait rapport du bill.)

M. l'ORATEUR: Quand ce bill sera-t-il lu pour la 3e fois.

M. MACDONALD: A la prochaine séance de la Chambre.

M. PELLETIER: Maintenant.

M. OLIVER: Le bill peut-il être lu pour la 3e fois sans le consentement unanime de la Chambre?

M. BORDEN: Oui, s'il est rapporté du comité sans amendement.

M. LEMIEUX: Quand les taux seront prêts et réglés définitivement seront-ils publiés dans la "Gazette du Canada"?

M. PELLETIER: Oui, ils seront publiés.

(Le bill est lu une 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer) propose la 2e lecture du bill (n° 244) tendant à autoriser l'octroi de subventions pour venir en aide à la construction des chemins de fer et des ponts y mentionnés.

M. CARVELL: Je désire attirer l'attention de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer sur une assertion qu'il a faite d'après les renseignements que lui a fournis un de ses officiers, à savoir qu'un certain changement dans le régalage du chemin de fer Saint-Jean-Québec raccourcirait la ligne de quatre milles. Je crois que le ministre s'est trompé et il voudra peut-être nous dire si l'assertion est correcte ou non.

M. COCHRANE: L'ingénieur en chef était alors assis devant moi et il m'a donné une information à cet effet, mais il est venu me dire ce matin que l'économie en distance ne serait que d'un demi-mille.

(La motion est adoptée; le bill est lu une 2e fois, étudié en comité, rapporté, lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL DES SUBVENTIONS AU "CANADIAN NORTHERN RAILWAY".

Sur motion de M. Cochrane le bill (n° 245) accordant des subventions pour aider à la construction de certains embranchements du chemin de fer Canadian Northern Ontario et du chemin de fer Canadian Northern Alberta, respectivement, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour en étudier les articles.

M. GRAHAM propose que le bill soit amendé en ajoutant comme article 6 ce qui suit:

M. BURNHAM.

L'octroi de ces subventions et leur réception par ladite compagnie seront subordonnés à la condition que le bureau des commissaires des chemins de fer pour le Canada pourra, en aucun temps, assurer à d'autres compagnies, sur la ligne de la "Canadian Northern Pacific Railway Company", située dans la province de la Colombie-Anglaise, depuis un point à la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Vancouver à l'embouchure de la rivière Fraser, des pouvoirs de circulation, des arrangements de trafic et autres droits qui assureront à toutes les voies ferrées se reliant audit chemin de fer ainsi subventionné des facilités raisonnables et convenables de se servir de ces pouvoirs de circulation, des arrangements raisonnables et équitables de trafic avec les compagnies se reliant à lui et des taux égaux de parcours entre toutes les compagnies intéressées; et ledit bureau aura contrôle absolu, en tout temps, sur les taux et péages à être imposés et prélevés par la compagnie subventionnée par les présentes résolutions; pourvu, toujours, que toute décision dudit bureau prise sous le régime de cet article puisse en aucun temps être changée ou rescindée par le Gouverneur en conseil, suivant qu'il le jugera juste et équitable.

M. le PRESIDENT: Je désirerais avoir l'avis de l'Orateur au sujet de cette motion. Son Honneur a déjà donné une décision à son sujet et je comprends que Son Honneur est désireux de compléter ses explications à la Chambre.

M. l'ORATEUR ayant repris son siège dit: En ce qui regarde la question qui a été soulevée la nuit dernière et que j'ai ensuite étudiée, j'ai constaté que la règle en Angleterre, d'après la Parliamentary Procedure de May, est celle que j'ai donnée; mais la pratique est un peu différente au Canada. May dit à la page 615:

> Le principe constitutionnel qui laisse à la couronne seule toute la responsabilité de la dépense nationale et qui défend aux communes d'augmenter les sommes demandées par la couronne pour le service de l'Etat est strictement en vigueur en comité des subsides et des voies et moyens.

A la page 616, May dit:

> Ni le comité ne peut accompagner un octroi d'une condition ni d'une expression d'opinion ni en changer la destination.

Mais la pratique au Canada, telle que définie par Bourinot à la page 601, est:

> Il n'est pas permissible à cette phase, plus qu'à toute autre, d'augmenter un octroi d'argent ou d'en changer la destination, une fois recommandé par le Gouverneur général, mais il est toujours dans l'ordre de proposer un amendement donnant les conditions auxquelles la Chambre accorde l'octroi.

De sorte qu'il y a une différence entre la pratique suivie par cette Chambre et celle suivie en Angleterre. Les Communes au Canada ont admis qu'un amendement imposant des conditions peut être proposé,

tandis que les communes anglaises n'admettent pas cela.

La Chambre se reforme en comité.—(M. l'Orateur suppléant au fauteuil.)

Amendement rejeté sur division.

M. OLIVER: Je désire proposer, secondé par M Buchanan, que l'article suivant fasse partie du bill comme article 6:

Que l'octroi desdites subventions, et leur réception par les compagnies respectives, sera subordonné à la condition que lesdites compagnies, dans les deux mois qui suivront la date de l'adoption de cette loi, soumettront à la commission du chemin de fer du Canada une liste de taux de trafic sur les lignes desdites compagnies maintenant construites ou à être subséquemment construites à l'ouest de Fort-William, lesquels devront être les mêmes que ceux qui sont maintenant en vigueur sur les lignes desdites compagnies dans les provinces d'Ontario et de Québec, excepté en autant et jusqu'au chiffre que lesdites compagnies de chemin de fer pourront établir comme coût de l'exploitation plus élevé nécessité sur celles de ces lignes qui se prolongent à l'ouest de Fort-William, et la liste de taux susdite sera sujette à l'autorité et au contrôle de ladite commission des chemins de fer pour être par elle revisée et déterminée en conformité des dispositions précitées.

(L'amendement mis aux voix est rejeté.)

M. MACDONALD: Je désire proposer, appuyé par M. Buchanan, que le texte suivant soit ajouté au bill à titre d'article 6:

Que l'octroi de ces subventions et leur réception par la Canadian Northern Ontario Railway Company et la Canadian Northern Alberta Railway Company seront subordonnés à la condition que la commission des chemins de fer du Canada pourra, en tout temps, après le parachèvement des lignes de chemins de fer ci-dessus mentionnées, exiger que la compagnie de chemin de fer qui alors exploitera le réseau de voies ferrées dont ces lignes feront partie, produise à la commission une liste des prix de transport des marchandises ou colis à partir des points desservis par les lignes de ladite compagnie dans les provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, que la commission pourra indiquer (mais non compris les endroits de l'Ontario à l'ouest de Sudbury, jusqu'aux endroits que la commission pourra désigner) dans les provinces de Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta qui seront desservis par les lignes de la compagnie. Et la commission des chemins de fer modifiera cette liste de prix de manière à ce qu'ils ne soient pas plus élevés que les prix par mille exigés pour un service similaire sur les voies ferrées des Etats-Unis du Canada, entre New-York et Winnipeg, via Chicago et Minneapolis. Lesdits prix obligeront ladite compagnie de chemin de fer jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou déterminés ultérieurement par la commission des chemins de fer du Canada.

(L'amendement mis aux voix est rejeté.)

Sur l'article 8 (transfert d'actions à la couronne).

M. GERMAN: Je désire proposer un amendement à l'article 8. Il devra réellement remplacer les articles 8 et 9. Si le comité veut bien m'excuser un moment, je dois modifier la rédaction de mon amendement.

M. CLARK (Red-Deer): Pendant que le député de Welland fait ses recherches, le premier ministre pourrait-il nous dire quand la prorogation aura lieu?

M. BORDEN: Aussitôt que faire se pourra.

M. GERMAN: Le député de Red-Deer a reçu une réponse tellement satisfaisante que je demande à proposer la radiation des articles 8 et 9 et la substitution de ce texte-ci:

Les avances faites sous l'autorité de la présente loi seront remboursables avec intérêt semi-annuel au taux de quatre pour cent par année, pas plus tard que le premier juillet 1933; l'avance devant être garantie par des obligations imputables sur l'entreprise, l'équipement et les biens, droits et franchises de la compagnie, et aussi sur l'entreprise, l'équipement et les biens, droits et franchises de la Canadian Northern Pacific Railway Company, la Canadian Northern Alberta Railway Company, la Canadian Northern Ontario Railway Company et la Canadian Northern Quebec Railway Company, et prendra rang immédiatement après les débentures-actions déjà émises et actuellement existantes et imputables à chacune desdites compagnies et à toutes les dites compagnies, et devant être plus amplement garanties par un transfert au ministre des Finances et receveur général du Canada en fidéicommis pour Sa Majesté d'actions du capital-actions ordinaire de la Canadian Northern Railway Company jusqu'à concurrence, au pair, de la somme de quinze millions de dollars, lesquelles actions devront être considérées comme complètement acquittées, non imposables et non sujettes à appel de versements, et seront inscrites sur le livre de transfert d'actions de la Canadian Northern Railway Company, et lesdites actions de fonds-capital seront, sur remboursement par ladite compagnie de ladite somme de quinze millions de dollars et de tout intérêt échu, retransférés à la compagnie, ses successeurs ou ayants droit.

Si je fais cette motion, c'est qu'à mon avis, le Gouvernement canadien ne doit être actionnaire d'aucune corporation publique. L'intérêt du pays et celui de l'Etat s'y opposent. Si cette compagnie reçoit $15,000,000 qu'elle donne garantie en retour, comme l'a fait la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

(L'amendement mis aux voix est rejeté.)

M. COCHRANE: De l'agrément de cette Chambre, je propose:

L'amendement de l'article 8 par la radiation des mots "le Gouverneur en conseil" (31e ligne) et, la substitution du mot "Parlement".

D'après ce texte, le consentement du Parlement devient nécessaire au lieu de celui de l'exécutif.

(L'amendement est adopté de même que l'article ainsi modifié.)

M. MACDONALD: Hier soir on a suggéré que le Gouvernement adopte la pratique suivie relativement à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en décrétant que l'Etat soit représenté au bureau de direction de la compagnie. J'ai remarqué, au cours du débat, que le premier ministre ne semblait guère attacher d'importance à cette représentation. Je désire lui faire observer que d'après les dispositions de cette mesure, il est créé une situation où l'Etat devient actionnaire de la compagnie et à moins que le Gouvernement ne prenne quelque mesure maintenant, ces actions ne jouiront d'aucune représentation au bureau de direction.

Puisque l'Etat détient $7,000,000 valant d'actions de la corporation, il importe qu'il soit représenté au bureau de direction. Les intérêts du pays ne jouiraient pas de la protection voulue, sans cette représentation. Le système adopté par le Grand-Tronc-Pacifique, corporation dont l'Etat n'était pas actionnaire, a abouti à des résultats dont le pays, sans doute, a bénéficié; car le Gouvernement a pu être éclairé de temps à autre, sur les divers agissements des directeurs de la compagnie. Sans représentation au bureau, voici dans quelle posture nous nous trouverions: bien que l'Etat soit actionnaire important, nous ne saurions absolument rien au sujet des intérêts passagers de la compagnie.

M. BORDEN: Je tiendrai compte de l'observation de l'honorable député. C'est à bon droit qu'il affirme que je n'attache guère d'importance à cette représentation. Je me suis arrêté à cette conclusion, après avoir vu ce que valait la représentation de l'Etat au bureau de direction du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MACDONALD: Il n'y a pas d'actions là.

M. BORDEN: Le Gouvernement a le pouvoir de voter, je suppose, s'il désire exercer ce pouvoir. Quoi qu'il en soit, j'étudierai soigneusement la proposition de l'honorable député et nous pourrons modifier le bill à une autre session, au besoin.

(Il est fait rapport du bill.)

M. COCHRANE propose la 3e lecture du bill.

M. OLIVER: Avant l'adoption de la motion, je désire proposer, avec l'appui de M. Buchanan:

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général dans le but de l'amender comme il suit:

Que l'octroi desdites subventions et leur réception par les compagnies respectives seront subordonnés à la condition que lesdites compagnies, dans les deux mois qui suivront la date de l'adoption de cette loi, soumettront à la commission des chemins de fer du Canada, une liste des prix de transport sur les lignes desdites compagnies maintenant construites ou à être subséquemment construites à l'ouest de Fort-William, lesquels devront être les mêmes que ceux qui sont maintenant en vigueur sur les lignes desdites compagnies dans les provinces d'Ontario et de Québec, excepté en autant et jusqu'au chiffre que lesdites compagnies de chemin de fer pourront établir comme coût de l'exploitation plus élevé nécessité sur celles de ces lignes qui se prolongent à l'ouest de Fort-William, et la liste de prix susdite sera sujette à l'autorité et au contrôle de ladite commission des chemins de fer, pour être par elle revisée et déterminée en conformité des dispositions précités.

L'amendement est mis aux voix.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Lemieux,
Boivin,	Macdonald,
Bourassa,	Maclean (York, O.),
Buchanan.	MacNutt,
Carroll,	McKenzie,
Carvell,	Molloy,
Delisle,	Murphy,
Fortier,	Nesbitt,
Gauvreau,	Neely,
German,	Oliver,
Graham,	Papaineau,
Hughes	Pardee,
(King, I. P.-E.),	Proulx,
Lachance,	Robb,
Lanctôt,	Ross,
Lapointe	Sinclair,
(Kamouraska),	Thomson (Qu'Appelle),
Lapointe (Montréal,	Tobin,
Saint-Jacques),	Verville et
Laurier (sir Wilfrid),	Warnock.—37.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Hartt,
Ames,	Henderson,
Armstrong (Lambton),	Hepburn,
Barrette,	Jameson,
Beattie,	Kemp,
Bellemare,	Lalor,
Bennett (Calgary),	Lancaster,
Bennett (Simcoe),	Lavallée,
Blain,	Lewis,
Blondin,	Macdonell,
Borden,	McKay,
Boulay,	McLean,
Boyce,	(Queen, I.P.-E.),
Boys,	Meighen,
Brabazon,	Merner,
Bradbury,	Middlebro,
Broder,	Mondou,
Chabot,	Morphy,
Clare,	Morrison,
Cochrane,	Nantel,
Coderre,	Nicholson,
Crocket,	Nickle,
Crothers,	Paquet,
Elliot,	Paul,
Fisher,	Pelletier,
Foster (King, N.-E.),	Perley,
Fripp,	Reid (Grenville),
Garland,	Rogers,
Girard,	Schaffner,
Guilbault,	Sexsmith,

Sharpe (Lisgar), Taylor,
Sharpe (Ontario), Thoburn,
Shepherd, Thornton,
Smith, Walker,
Smyth, Wallace,
Stanfield, Weichel,
Steele, White (Renfrew),
Stevens, Wilson (Wentworth) et
Stewart (Lunenburg), Wright.—78.
Sutherland,

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Aikins,	Turriff.
Arthurs,	Devlin,
Baker,	Kay,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Bowman,	Turgeon,
Burrell,	Douglas,
Cockshutt,	Charlton,
Tremain,	Chisholm (Iiverness),
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
White (Leeds),	Emmerson,
Fowler,	McLean (Sunbury),
Best,	Wilson (Laval),
Green,	Knowles,
Hazen,	Pugsley,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Robidoux,	Michaud,
Alguire,	Boyer,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Roche,	Gordon,
Wilcox,	Cruise,
Elson,	Demers,
Clements,	McCoig,
Munson,	McCraney,
Marshall,	McCrae,
Barker,	Bureau,
Gauthier (Gaspé),	Gauthier (St-Hyacinthe),
Ball,	Kyte,
Lespérance,	Power,
Currie,	Guthrie,
Webster,	Lovell,
Edwards,	Law,
Cromwell,	Loggie,
Armstrong (York),	McMillan,
Clarke (Wellington),	Champagne,
Porter,	Richards,
Forget,	White (Victoria),
Carrick,	Cardin,
Burnham,	Brouillard,
Osler,	Séguin,
Thompson (Yukon),	Reid (Ristigouche),
Stewart (Hamilton),	Martin (Ste-Marie),
Rainville,	Lafortune,
Lamarche,	Cash,
Sévigny.	Pacaud.

M. TURGEON: J'ai pairé avec l'honorable député de Huron-est (M. Bowman); autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

M. CHISHOLM (Inverness): J'ai pairé avec l'honorable député de Hants (M. Tremain); autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

M. WHITE (ministre des Finances): J'ai pairé avec l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson); autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

M. ARTHURS: J'ai pairé avec l'honorable député de Wright (M. Devlin); autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

M. MICHAUD: J'ai pairé avec l'honorable député de Kent (N.-B.) (M. Robidoux); autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

M. HAZEN: J'ai pairé avec l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley); autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

M. DOHERTY: J'ai pairé avec l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil); autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

M. CLARK (Red-Deer): J'ai pairé avec l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup); autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

(L'amendement est rejeté.)

M. MACDONALD propose en amendement:

Que ledit bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé au comité général afin qu'il soit modifié en y ajoutant l'article suivant:

Que l'octroi de ces subventions, et leur réception par la "Canadian Northern Ontario Railway Company" et la "Canadian Northern Alberta Railway Company" seront subordonnés à la condition que la commission des chemins de fer du Canada pourra, en tout temps, après le parachèvement des lignes de chemins de fer ci-dessus mentionnées, exiger que la compagnie de chemin de fer qui alors exploitera le réseau de voies ferrées dont ces lignes feront partie, produise à la commission une liste des taux de transport des marchandises ou colis à partir des points desservis par les lignes de la dite compagnie dans les provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse que la commission pourra indiquer (mais non compris les endroits de l'Ontario à l'ouest de Sudbury, jusqu'aux endroits que la commission pourra désigner) dans les provinces de Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta qui seront desservis par les lignes de la compagnie. Et la commission des chemins de fer modifiera cette liste de taux de manière à ce qu'ils ne soient pas plus élevés que les taux par mille exigés pour un service similaire sur les voies ferrées des Etats-Unis du Canada, entre New-York et Winnipeg, via Chicago et Minneapolis. Les dits taux obligeront la dite compagnie de chemin de fer jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou déterminés ultérieurement par la commission des chemins de fer du Canada.

M. BORDEN: Monsieur l'Orateur, je peux dire à propos de cet amendement, comme pour celui de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), qu'il ne me semble pas aller plus loin que ce qui est dans la loi des chemins de fer du Canada. L'honorable député désire un amendement de-

mandant qu'un certain tableau des tarifs de marchandises soit fournis par cette compagnie et que les tarifs ne soient pas plus élevés que certains tarifs en vigueur sur des lignes situées en partie aux Etats-Unis et en partie au Canada. Mais à la fin, son amendement renvoie absolument toute la question à la commission des chemins de fer comme cela lui revient déjà, puisque nous trouvons à la fin de son amendement ces mots:

Lesdits taux obligeront la dite compagnie de chemin de fer jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou déterminés ultérieurement par la commission des chemins de fer du Canada.

De sorte que, même si un tel tableau était préparé et appliqué par les commissaires des chemins de fer, il pourrait être revisé et changé le jour suivant. Il me semble qu'une observation indique la futilité de l'amendement. Il n'a pas un caractère permanent et n'a pas un bon résultat, parce qu'en somme il laisse toute l'affaire dans l'état où elle était auparavant. La question est actuellement sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Un amendement de ce genre ne servirait à rien qu'à compliquer la situation. La question des tarifs de chemins de fer dans l'Ouest a été confié à la commission des chemins de fer et en somme elle a reçu de la part de la commission une attention effective.

Il se peut que de temps en temps il se soit produit quelque délai en raison de l'énorme travail confié à la commission par suite du grand développement des lignes de transport et de la variété des problèmes qui se sont présentés. En somme, les commissaires ont fait œuvre utile, et dans tous les cas, l'amendement de mon honorable ami ne tend pas à améliorer la situation ou la difficulté qui peut exister maintenant.

M. MACDONALD: Je voudrais dire à mon très honorable ami le premier ministre qu'il y a cette distinction créée par cet amendement, s'il est inséré dans le bill, que certaines règles sont fixées pour servir de direction à la commission des chemins de fer et que ces règles doivent être le facteur déterminant pour la préparation de ces tarifs. Comme la question se présente aujourd'hui, la commission peut la régler d'après les principes généraux. Avec l'amendement, c'est une déclaration formelle du Parlement qu'à l'avenir, dans la préparation de ces tarifs, la commission des chemins de fer doit les préparer avec cet objet en vue, en tenant compte des tarifs des Etats-Unis et en songeant que l'on doit donner à la population du Canada des taux de fret plus bas de façon à nous permettre de transporter les marchandises de l'Est en passant sur notre propre sol et sur nos propres voies de transport. Cette limite que la loi imposerait serait comme une obligation pour la commission des chemins de fer et les tableaux qu'elle préparerait seraient d'une nature telle qu'ils donneraient un soulagement et feraient naître des conditions avantageuses et dans l'intérêt du Canada tout entier.

(La Chambre vote sur l'amendement proposé.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Lemieux,
Bourassa,	Loggie,
Buchanan,	Macdonald,
Carroll,	Maclean (York, O.),
Carvell,	MacNutt,
Delisle,	McKenzie,
Fortier,	Molloy,
Gauvreau,	Murphy,
German,	Neely,
Graham,	Oliver,
Hughes (King, I.P.-E.),	Papineau,
	Pardee,
Lachance,	Proulx,
Lanctôt,	Robb,
Lapointe (Kamouraska),	Ross,
	Sinclair,
Lapointe (Montréal, St-Jacques),	Thomson (Qu'Appelle),
	Tobin,
Laurier (sir Wilfrid),	Verville et
Law,	Warnock.—37.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	McKay,
Ames,	McLean,
Armstrong (Lambton),	(Queen, I.P.-E.),
Barrette,	Meighen,
Beattie,	Merner,
Bellemare,	Middlebro,
Bennett (Calgary),	Mondou,
Bennett (Simcoe),	Morphy,
Blain,	Morrison,
Blondin,	Nantel,
Borden,	Nicholson,
Boulay,	Nickle,
Boyce,	Paquet,
Boys,	Paul,
Brabazon,	Pelletier,
Bradbury,	Perley,
Broder,	Reid (Grenville),
Clare,	Rhodes,
Cochrane,	Rogers,
Coderre,	Schaffner,
Crocket,	Sexsmith,
Crothers,	Sharpe (Lisgar),
Elliot,	Sharpe (Ontario),
Fisher,	Shepherd,
Foster (King, N.-E.),	Smith,
Fripp,	Smyth,
Garland,	Stanfield,
Gauthier (Gaspé),	Steele,
Girard,	Stevens,
Guilbault,	Stewart (Lunenburg),
Hartt,	Sutherland,
Henderson,	Taylor,
Hepburn,	Thoburn,
Jameson,	Thompson (Yukon),
Kemp,	Thornton,
Lalor,	Walker,
Lancaster,	Wallace,
Lavallée	Weichel,
Lewis,	White (Renfrew),
Macdonell,	Wilson (Wentworth) et
[illegible]	Wright.—80.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Aikins,	Turriff,
Arthurs,	Devlin,
Baker,	Kay,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Bowman,	Turgeon,
Burrell,	Douglas,
Cockshutt,	Charlton,
Tremain,	Chisholm (Inverness),
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
White (Leeds),	Emmerson,
Fowler,	McLean (Sunbury),
Best,	Wilson (Laval),
Green,	Knowles,
Hazen,	Pugsley,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Robidoux,	Michaud,
Alguire,	Boyer,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Roche,	Gordon,
Wilcox,	Cruise,
Elson,	Demers,
Clements,	McCoig,
Munson,	McCraney,
Marshall,	McCrae,
Barker,	Bureau,
Ball,	Kyte,
Lespérance,	Power,
Currie,	Guthrie,
Webster,	Lovell,
Edwards,	Nesbitt,
Cromwell,	Reid (Ristigouche),
Armstrong (York),	McMillan,
Clarke (Wellington),	Champagne,
Porter,	Richards,
Forget,	White (Victoria),
Carrick,	Cardin,
Burnham,	Brouillard,
Osler,	Séguin,
Stewart (Hamilton),	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Rainville,	Lafortune,
Lamarche,	Cash,
Sévigny,	Pacaud,
Chabot,	Béland.

(L'amendement est rejeté.)

M. GRAHAM: Avant que le bill soit mis aux voix, je désire proposer, appuyé par M. Pardee, l'amendement suivant:

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé devant le comité général de la Chambre avec instruction de l'amender en insérant les lignes suivantes, comme article 6:

6. L'octroi de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnés à la condition que la commission des chemins de fer du Canada peut en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies tels droits de circulation, tels arrangements concernant le trafic et tels autres droits qui procureraient à tous les chemins de fer en communication avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes dans l'exercice de ce droit de circulation, des arrangements équitables et raisonnables relativement au trafic entre les compagnies avec lesquelles il est ainsi relié et un tarif uniforme par millee entre tous ces chemins de fer ainsi reliés; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et à imposer par l'une quelconque des compagnies ou sur l'un quelconque des chemins de fer par la présente loi subventionnés; cependant toute décision de ladite commission rendue en vertu du présent article peut en tout temps être changée ou annulée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

M. BORDEN: Avant que le vote soit pris sur cet amendement, je tiens à faire ressortir clairement que l'article 6 du bill, ainsi qu'actuellement redigé, contient toutes ces dispositions concernant les compagnies auxquelles le bill accorde des subventions. Mais mon honorable ami voudrait que ces mêmes dispositions s'appliquent à une autre compagnie qui n'est pas du tout concernée dans ce bill. Pendant que le bill était en discussion devant le comité, l'honorable député a donné les raisons qui l'ont porté à prendre cette attitude. J'ai donné dans le temps les explications que j'ai cru nécessaire et je ne les répèterai pas aujourd'hui. Je me contenterai de dire que je suis intiment convaincu que lorsque ce chemin sera exploité comme une ligne transcontinentale, de l'Atlantique au Pacifique, on ne rencontrera aucune difficulté. Cette ligne devra nécessairement être exploitée et administrée par une seule compagnie et lorsque ce temps sera arrivé, il est de toute évidence qu'il faudra prendre des arrangements pour mettre la ligne sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. GRAHAM: La raison pour laquelle je propose cet amendement concernant une autre compagnie, non compris dans le bill, est celle-ci: La compagnie non mentionnée dans le bill est la Canadian-Northern-Pacific qui, avec les autres lignes mentionnées, forme la voie ferrée transcontinentale du Canadian-Northern. Aux termes d'un arrangement fait avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, la Canadian-Northern-Pacific a consenti à se soustraire à la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. Vu qu'il s'agit d'une ligne transcontinentale, je maintiens qu'il est dans l'intérêt du public que la ligne toute entière, y compris le Canadian-Northern-Pacific, soit sous la juridiction de la commission des chemins de fer, surtout en ce qui concerne les tarifs. Le but de l'amendement est d'assujettir à la commission cette partie de la voie transcontinentale, de même que toutes les autres parties.

M. l'ORATEUR: Une partie au moins de cet amendement est irrégulière—la partie sur laquelle la Chambre s'est déjà prononcée deux fois, concernant la juridiction de la commission des chemins de fer sur les tarifs. Cette question est soumise à la Chambre pour la troisième fois; quant au

reste de l'amendement il est parfaitement régulier.

M. BORDEN: L'amendement se rapporte à une autre compagnie et sous ce rapport il diffère des précédents.

(L'amendement est rejeté par le même vote.)

M. GERMAN: Avant que le bill soit lu une 3e fois je désire proposer:

Que ledit bill ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit envoyé devant le comité général de la Chambre, avec instruction de l'amender en retranchant les articles 8 et 9 et en les remplaçant par les suivants:

Les octrois accordés en vertu de la présente loi sont remboursables avec intérêt semestriel, au taux de 4 p. 100 par année, pas plus tard que le 1er juillet 1933, et sont garantis par des obligations portant hypothèques sur l'entreprise, l'outillage, les biens, les droits et privilèges de la Canadian Northern Railway Company, la Canadian Northern Pacific Railway Company, la Canadian Northern Alberta Railway Company, la Canadian Northern Ontario Railway Company, la Canadian Northern Quebec Railway Company, ladite hypothèque devant prendre rang immédiatement après les hypothèques déjà consenties et existant actuellement contre toutes lesdites compagnies et chacune d'elles; ladite hypothèque étant de plus garantie par le transfert au ministre des Finances et receveur général du Canada, au nom de Sa Majesté, d'actions ordinaires de la Canadian Northern Railway Company jusqu'à concurrence de $15,000,000, au pair, lesquelles actions seront considérées comme entièrement acquittées, incessibles et exemptes de nouveaux versements et devront être inscrites dans les livres de la compagnie affectés aux transferts; et contre le remboursement par ladite compagnie des susdits $15,000,000 avec les intérêts, lesdites actions seront rétrocédées à la compagnie, ses successeurs ou ayant droit.

M. BORDEN: Cet amendement me paraît au moins étrange. L'honorable député semblerait demander à la Chambre d'accorder à la compagnie une somme plus considérable qu'à celle que le Gouvernement propose. Le bill qui est devant la Chambre pourvoit au paiement d'une certaine subvention. L'amendement de l'honorable député laisse intact cette partie de la résolution et pourvoit, en plus, à ce qu'un prêt de $15,000,000 soit fait à la compagnie.

M. GERMAN: Pas du tout.

M. BORDEN: Ce n'est peut-être pas l'intention de l'honorable député, mais c'est bien ce que dit la résolution. L'amendement retranche rien du bill et il demande à ce qu'il soit amendé de manière à pourvoir à un prêt de $15,000,000.

Par conséquent, si cet amendement était adopté, il faudrait non seulement payer une subvention de $15,000,000, mais aussi consentir à un prêt de $15,000,000. L'honorable député n'a donné aucune raison pour justifier une pareille demande et je considère que cette objection seule est suffisante pour faire rejeter l'amendement par la Chambre.

M. GERMAN: L'amendement dit que les octrois autorisés par les dispositions de ce bill seront remboursables et les octrois en question sont les subventions autorisées par le bill. L'honorable premier ministre cherche à éluder la question.

M. BORDEN: Mon honorable ami est complètement dans l'erreur; il demande à ce que la résolution soit amendée de manière à pourvoir à une avance de $15,000,000 à même le fonds du revenu consolidé.

M. GERMAN: Pas du tout. Mon honorable ami n'a pas lu l'amendement.

M. BORDEN: J'ai lu celui que mon honorable ami a proposé hier.

M. GERMAN: L'amendement que je propose aujourd'hui n'est pas celui que j'ai proposé hier et que l'Orateur a déclaré irrégulier.

M. l'ORATEUR: Je dois dire qu'à mon sens, le présent amendement est irrégulier. La résolution qui a été soumise à la Chambre, avec l'assentiment de la couronne, pourvoit à l'octroi d'une subvention. L'amendement comporte un prêt remboursable; cette proposition n'a pas reçu l'assentiment de la couronne et, par conséquent, il est irrégulier.

M. GERMAN: Je demande à en appeler à la Chambre de la décision de l'Orateur et je demande la parole sur la question de procédure.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député en appelle de ma décision, la question doit être mise aux voix sans discussion.

(La motion principale et l'amendement proposé étant lus.)

M. l'ORATEUR: Cet amendement est déclaré irrégulier en vertu de la règle bien connue qui ne permet pas d'augmenter le chiffre ou de changer l'emploi d'un octroi des deniers publics, approuvé par le Gouverneur général. A l'appui de cette opinion, Bourinot cite "Canadian Commons Journals", 1875 page 240, "Decisions of Canadian Speakers", n° 160, 10 juin 1869; n° 176, 6 mai 1870. L'amendement comporte une dépense différente de celle que propose la résolution qui a été soumise à la Chambre et qui a reçu l'assentiment du Gouverneur général. La résolution originelle et le bill basé sur cette résolution, pourvoient à un octroi pur et simple, tandis que l'amendement pourvoit à un prêt, ce qui en fait une proposition différente de celle que comporte la résolution approuvée par la couronne. Pour cette raison, j'ai décidé que l'amendement était irrégulier. M. German en appelle à la Chambre de cette décision.

(Le vote est pris sur la question: La décision de M. l'Orateur doit-elle être maintenue?)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Macdonell,
Ames,	Maclean (York, O.),
Armstrong (Lambton),	McKay,
Barette,	McLean
Barette,	(Queen, I.P.-E.),
Bellemare,	Meighen,
Bennett (Calgary),	Merner,
Bennett (Simcoe),	Middlebro,
Blain,	Mondou,
Blondin,	Morphy,
Borden,	Morrison,
Boulay,	Nantel,
Boyce,	Nicholson,
Boys,	Paquet,
Brabazon,	Paul,
Bradbury,	Pelletier,
Broder,	Perley,
Clare,	Reid (Grenville),
Cochrane,	Rhodes,
Coderre,	Rogers,
Crocket,	Schaffner,
Cromwell,	Sexsmith,
Crothers,	Sharpe (Lisgar),
Currie,	Sharpe (Ontario),
Elliot,	Shepherd,
Fisher,	Smith,
Foster (King, N.-E.),	Smyth,
Fripp,	Stanfield,
Garland,	Steele,
Gauthier (Gaspé),	Stevens,
Girard,	Stewart (Lunenburg),
Guilbault,	Sutherland,
Hartt,	Taylor,
Henderson,	Thoburn,
Hepburn,	Thompson (Yukon),
Jameson,	Thornton,
Kemp,	Walker,
Lalor,	Wallace,
Lancaster,	Weichel,
Lapointe (Montréal,	White (Renfrew),
(St-Jacques),	Wilson (Wentworth) et
Lavallée,	Wright.—82.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Loggie,
Bourassa,	Macdonald,
Buchanan,	MacNutt,
Carroll,	McKenzie,
Carvell,	Molloy,
Delisle,	Murphy,
Fortier,	Neely,
Gauvreau,	Oliver,
German,	Papineau,
Graham,	Pardee,
Hughes	Proulx,
(King, I. P.-E.),	Richards,
Lachance,	Robb,
Lanctôt,	Ross,
Lapointe	Sinclair,
(Kamouraska),	Thomson (Qu'Appelle),
Laurier (sir Wilfrid),	Tobin,
Law,	Verville et
Lemieux,	Warnock.—36.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Aikins,	Turriff,
Arthurs,	Devlin,
Barker,	Kay,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Bowman,	Turgeon,
Burrell,	Douglas,
Cockshutt,	Charlton,
Tremain,	Chisholm (Inverness),
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Northrup,	Clark (Red-Deer),
Doherty,	Marcil (Bonaventure),
White (Leeds),	Emmerson,
Fowler,	McLean (Sunbury),
Best,	Wilson (Laval),
Green,	Knowles,
Hazen,	Pugsley,
McCurdy,	Maclean (Halifax),
Robidoux,	Michaud,
Alguire,	McMillan,
Foster (Toronto),	Clarke (Essex),
Roche,	Gordon,
Wilcox,	Demers,
Elson,	McCoig,
Clements,	Cruise,
Clarke (Wellington),	McCraney,
Marshall,	McCrea,
Barker,	Bureau,
Ball,	Kyte,
Lespérance,	Power,
Lewis,	Guthrie,
Webster,	Lovell,
Armstrong (York),	Champagne,
Munson,	Boyer,
Forget,	White (Victoria),
Porter,	Reid (Ristigouche),
Carrick,	Cardin,
Osler,	Séguin,
Burnham,	Brouillard,
Stewart (Hamilton),	Martin (Montréal,
	Ste-Marie),
Rainville,	Lafortune,
Lamarche,	Cash,
Sévigny,	Pacaud,
Monk.	Gauthier
	(St-Hyacinthe).

(La décision de M. l'Orateur est maintenue.)

M. CLARK (Red-Deer): Je tiens à déclarer que j'ai pairé avec l'honorable représentant de Hastings-est (M. Northrup). Sans cela, j'aurais voté en faveur de la décision de l'Orateur.

(La motion de M. Cochrane demandant que le bill soit lu une 3e fois est mise aux voix.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Bennett (Calgary),
Ames,	Bennett (Simcoe),
Armstrong (Lambton),	Blain,
Barrette,	Blondin,
Beattie,	Borden,
Bellemare,	Boulay,

Boyce,
Boys,
Brabazon,
Bradbury,
Broder,
Clare,
Cochrane,
Coderre,
Crocket,
Cromwell,
Crothers,
Currie,
Elliot,
Fisher,
Foster (King, N.-E.),
Fripp,
Garland,
Gauthier (Gaspé),
Girard,
Guilbault,
Hartt,
Henderson,
Hepburn,
Jameson,
Kemp,
Lalor,
Lancaster,
Lapointe (Montréal, (St-Jacques),
Lavallée,
Macdonell,
Mclean (York, O.),
McKay,
McLean (Queen, I.P.-E.),
Meighen,
Merner,
Middlebro,
Mondou,
Morphy,
Morrison,
Nantel,
Nicholson,
Nickle,
Paquet,
Paul,
Pelletier,
Perley,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Rogers,
Schäffner,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Stanfield,
Steele,
Stevens,
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Taylor,
Thoburn,
Thompson (Yukon),
Thornton,
Walker,
Wallace,
Weichel,
White (Renfrew),
Wilson (Wentworth) et
Wright.—83.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Boivin,	Loggie,
Bourassa,	Macdonald,
Buchanan,	MacNutt,
Carvell,	McKenzie,
Champagne.	Molloy,
Delisle,	Murphy,
Fortier,	Oliver,
Gauvreau,	Papineau,
German,	Pardee,
Graham,	Proulx,
Hughes (King, I.P.-E.),	Richards,
Lachance,	Robb,
Lanctôt,	Ross,
Lapointe (Kamouraska),	Sinclair,
Laurier (sir Wilfrid),	Thomson (Qu'Appelle),
Law,	Tobin,
Lemieux,	Verville et
	Warnock.—35.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Aikins,	Turriff,
Arthurs,	Devlin,
Baker,	Kay,
Barnard,	Martin (Régina),
Bristol,	Bickerdike,
Bowman,	Turgeon,
Burrell,	Douglas,
Cockshutt,	Charlton,
Tremain,	Chisholm (Inverness),
Davidson,	Chisholm (Antigonish),
Northrup,	Clark (Red-Deer),

M. CLARK (Red-Deer).

Doherty,
White (Leeds),
Fowler,
Best,
Green,
Hazen,
McCurdy,
Robidoux,
Alguire,
Foster (Toronto),
Roche,
Wilcox,
Elson,
Clements,
Clark (Wellington),
Marshall,
Barker,
Ball,
Lespérance,
Lewis,
Webster,
Armstrong (York),
Munson,
Forget,
Porter,
Carrick,
Osler,
Burnham,
Stewart (Hamilton),
Rainville,
Lamarche,
Sévigny,
Monk,
Marcil (Bonaventure),
Emmerson,
McLean (Sunbury),
Wilson (Laval),
Knowles,
Pugsley,
Maclean (Halifax),
Michaud,
McMillan,
Clarke (Essex),
Gordon,
Cruise,
Demers,
McCoig,
McCraney,
McCrea,
Bureau,
Kyte,
Power,
Guthrie,
Lovell,
Champagne,
Boyer,
White (Victoria),
Reid (Ristigouche),
Cardin.
Séguin,
Brouillard,
Martin (Montréal, Ste-Marie),
Lafortune,
Cash,
Pacaud,
Gauthier (St-Hyacinthe).

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

DISCUSSION DU BILL DU PRET A LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Sur proposition de M. Cochrane (ministre des Chemins de fer), le bill n° 246 autorisant un prêt à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, est lu une 2e fois. La Chambre se forme en comité pour délibérer ce projet de loi. (M. l'Orateur suppléant préside.)

M. GRAHAM: Chaque disposition est-elle exactement rédigée telle qu'elle l'était dans la résolution?

M. WHITE: Celle-ci est générale dans sa nature, tandis que ce bill est particulier; les articles de ce bill ne sont pas exactement ceux qu'on trouve dans la résolution.

M. GRAHAM: Les a-t-on comparés avec soin, dans le but de voir à ce qu'aucun ne s'écarte du principe de la résolution?

M. WHITE: On ne s'écarte pas de ce principe et je crois que ce projet de loi est véritablement basé sur la résolution.

M. OLIVER: Je désire proposer comme amendement l'insertion d'une disposition semblable, dans sa portée, celui que j'ai soumis au sujet de la subvention à la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord. Bien que le bill ne soit pas un projet de

loi entraînant un crédit—car il se rapporte simplement à un prêt amplement garanti au pays—l'état de choses qui existe, dans l'Ouest, dans le cas des taux de transport réclamés par les chemins de fer, réclame un remède. Tout en ne voulant pas que l'on comprenne que je m'oppose à la forme que prend cette aide, dans ce projet de loi, ou au montant que cette aide représente. Je considère que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a reçu de ce Gouvernement, directement ou indirectement, une aide telle qu'elle donne raison à ce Parlement, aujourd'hui, d'inclure au prêt projeté des conditions qui protègeront, autant que possible, les intérêts de la population de l'Ouest quant aux taux de transport des marchandises. En conséquence, je propose, appuyé par M. Carvell, que le bill soit modifié par l'insertion de la disposition suivante:

Que l'octroi desdites subventions, et leur réception par les compagnies respectives sera subordonné à la condition que lesdites compagnies, dans les deux mois qui suivront la date de l'adoption de cette loi, soumettront à la commission des chemins de fer du Canada, une liste de taux de trafic sur les lignes des dites compagnies maintenant construites ou à être subséquemment construites à l'ouest de Fort-William, lesquels devront être les mêmes que ceux qui sont maintenant en vigueur sur les lignes desdites compagnies dans les provinces d'Ontario et de Québec, excepté en autant et jusqu'au chiffre que lesdites compagnies de chemin de fer pourront établir comme coût de l'exploitation plus élevé nécessité sur celle de ces lignes qui se prolongent à l'ouest de Fort-William, et la liste de taux susdite sera sujette à l'autorité et au contrôle de ladite commission des chemins de fer, pour être par elle revisée et déterminée en conformité des dispositions précitées.

J'ai donné au comité dans une occasion antérieure les raisons qui me paraissent rendre nécessaire un arrangement spécifique pour soulager le peuple de l'Ouest du fardeau que font peser sur lui les taux du fret. Mon très honorable ami, le chef du Gouvernement, m'a fait l'honneur de prétendre qu'une motion dans le genre de celle que j'ai faite au bill accordant une subvention au Canadian-Northern visait à un effet électoral plutôt que de rendre utile l'aide en question. Il est vrai que toute motion à une mesure du Gouvernement venant de ce côté-ci de la Chambre ne peut avoir d'effet pratique à moins qu'elle ne rencontre les vues du Gouvernement. Cela n'empêche pas néanmoins les députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre de partager la responsabilité et ne leur enlève pas le droit d'émettre leur opinion lorsque les intérêts de leurs commettants sont en jeu, et je prétends qu'il sied mal au premier ministre lorsqu'il s'agit d'une question notoirement intéressante et de grande importance pour le peuple de l'ouest du Canada, le fait de la présenter la rend sujet à une critique telle que celle que le très honorable monsieur a cru devoir provoquer hier soir. S'il nous est impossible de faire adopter nos vues par le Gouvernement qui propose des choses de ce genre, il est de notre devoir de faire au moins notre possible dans ce but. Ce n'est pas mon intention de retarder le comité, mais je suis obligé de dire de nouveau que les conditions existantes dans le Nord-Ouest, en admettant tout ce que mon très honorable ami a dit, exigent un remède et que les résidents de l'Ouest ont le droit d'attendre ce remède du Parlement du Canada. Mon très honorable ami a non seulement cru devoir refuser ce remède, mais il a pris, aujourd'hui, les moyens d'étouffer les expressions d'opinion de la Chambre au sujet d'un point important de cette aide projetée au Nord-Canadien.

M. BORDEN: La motion que l'honorable ministre a proposée en amendement au bill est de la catégorie de celles qui ne sont aucunement justifiables, parce que toute la question traitée dans cet amendement est entièrement du ressort de la commission des chemins de fer, d'après la loi passée il y a dix ans, c'est-à-dire en 1903. Avec tout le respect dû aux opinions de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), je ne vois pas que la proposition qu'il a faite puisse favoriser l'objet qu'il a en vue, parce que le principe qu'il a émis est déjà soumis à la commission des chemins de fer, laquelle a posé certains principes qui forment la base de ses actions. Ces principes devraient trouver grâce devant l'honorable député d'Edmonton. L'honorable député admettra sans doute qu'il serait absolument impossible au Parlement d'entreprendre des recherches concernant les conditions dont parle sa résolution. La commission des chemins de fer possède un personnel d'experts qui l'aident à étudier la question, elle possède toute l'organisation qui manque à cette Chambre pour faire une enquête de ce genre, et je répète, en dépit de l'habileté que l'honorable député a mise dans la défense de son amendement, son adoption n'améliorerait pas la situation, mais tenderait plutôt à la compliquer.

M. MACLEAN (York-sud): L'étude que j'ai faite de cette question des taux de fret m'a convaincu que le seul remède qui existe est entre les mains du Parlement qui devrait poser des principes, les insérer dans la loi des chemins de fer, et parmi ces principes, celui de traiter tout le monde également. Je ne crois pas qu'une enquête de la part de la commission des chemins de fer aura pour effet d'amenr le soulagement désiré, mais je crois que c'est le Parlement qui doit informer la commission des chemins de fer qu'il y a un principe qui gouverne ces choses et que ce prin-

cipe c'est l'égalité dans les taux. Je suis certain que si on en arrive pas à cette conclusion, il se fera une agitation dans le but de mettre les chemins de fer sous le contrôle de l'état. Si nous ne pouvons pas mettre en vigueur le principe de l'égalité dans les taux décrétés par la loi des chemins de fer, il y a une autre procédure expéditive à suivre, et je crois que le moyen le plus court et le plus rapide, ce serait de mettre toutes les lignes sous le contrôle du Parlement en faisant l'acquisition des actions ordinaires de la compagnie du Grand-Tronc. Nous avons pratiquement bâti le Grand-Tronc-Pacifique à même le trésor public et nous n'avons pas le contrôle du chemin, nous n'avons pas le contrôle des taux et nous n'avons pratiquement rien en retour si ce n'est le contrôle donné à la commission des chemins de fer. Le seul moyen pour le Gouvernement de contrôler complètement le Grand-Tronc-Pacifique est d'acheter les actions de la compagnie. Par ce moyen, le Gouvernement obtiendra le contrôle du chemin de fer du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique et de relier ces chemins de fer avec l'Intercolonial. Cela aura pour effet de doter sans retard le peuple du Canada d'une ligne transcontinentale qui sera dominante dans les Provinces maritimes, dans Québec, Ontario et dans l'Ouest. Je crois que le public est prêt aujourd'hui à risquer cela. Il est possible que nous ne ferions qu'acheter ce que nous avons déjà construit nous-mêmes, mais cela ne nous coûterait pas bien cher que de prendre le contrôle du Grand-Tronc-Pacifique. La législation concernant le Grand-Tronc-Pacifique nous permet de faire cela. Nous pourrions le faire d'une autre façon, par exemple: en achetant sur le marché les actions du Grand-Tronc-Pacifique. Mais la vraie solution est l'acquisition par le Gouvernement du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, leur consolidation avec l'Intercolonial, et d'exploiter ensuite ce chemin ainsi consolidé dans l'intérêt du peuple et avec le contrôle complet des taux. Ce ne serait pas difficile à faire. Je diffère entièrement d'opinion avec l'honorable député de Welland quand il a dit qu'il n'avait pas confiance dans la politique de mettre les actions d'une compagnie de chemin de fer entre les mains de l'Etat. Je ne m'accorde pas du tout avec lui. Nous devrions d'abord faire l'acquisition des actions du Grand-Tronc-Pacifique ou les actions de n'importe quelle compagnie que nous pourrons et nous en servir de façon à obtenir graduellement le contrôle de ces systèmes et de les consolider avec le chemin de fer actuel du Gouvernement. M. Buchanan propose que le bill soit amendé en y ajoutant l'article suivant:

Que l'octroi de ces subventions et leur réception par la Grand Trunk Pacific Railway Company seront subordonnés à la condition que la commission des chemins de fer du Canada pourra, en tout temps, après le parachèvement de la ligne de chemin de fer ci-dessus mentionnée, exiger que la compagnie de chemin de fer qui alors exploitera le réseau de voie ferrées dont ces lignes feront partie, produise à la commission une liste des taux de transport des marchandises ou colis à partir des points desservis par les lignes de ladite compagnie dans les provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse que la commission pourra indiquer (mais non compris les endroits de l'Ontario à l'ouest de Sudbury, jusqu'aux endroits que la commission pourra désigner) dans les provinces de Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta qui seront desservis par les lignes de la compagnie. Et la commission des chemins de fer modifiera cette liste de taux de manière à ce qu'ils ne soient pas plus élevés que les taux par mille exigés pour un service similaire sur les voies ferrées des Etats-Unis du Canada, entre New-York et Winnipeg, via Chicago et Minneapolis. Lesdits taux obligeront ladite compagnie de chemin de fer jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou déterminés ultérieurement par la commission des chemins de fer du Canada.

M. MACLEAN (York-Sud).

Il dit: En proposant cet amendement, je dois faire remarquer que je viens d'une partie de l'Ouest canadien où on demande des chemins de fer, et je crois représenter l'opinion de la majorité des gens de cette partie du pays quand je dis que ce Gouvernement ou n'importe quel autre Gouvernement du Canada en aidant les chemins de fer, soit sous forme de subventions ou de prêts, devraient insister pour obtenir quelque chose en retour. Je crois que dans le passé les gouvernements ont été plus ou moins généreux envers les compagnies de chemin de fer, mais le temps est venu pour nous de partager dans ces faveurs, et s'il nous faut faire quelque chose pour aider les compagnies de chemin de fer, nous devrions recevoir quelque chose en retour, afin que le peuple en bénéficie. Je crois que par cet amendement et par les autres qui ont été proposés de ce côté-ci de la Chambre, nous avions cela en vue. Le peuple de l'ouest du Canada demande des chemins de fer et demande en même temps d'être protégé contre les taux excessifs des chemins de fer. Si nous sommes obligés d'aider les chemins de fer, il est de notre devoir de voir à ce que le peuple soit protégé quand nous disposons de son argent. Je suis quelque peu disposé à partager l'opinion de l'honorable député de York-sud (M. Maclean) à ce sujet, à savoir que, lorsque nous aidons si généreusement des chemins de fer, nous prenions les moyens, nous recevions sur eux un certain contrôle jusqu'au point de les exploiter nous-mêmes au besoin. Je suis plus ou moins partisan de la nationalisation des chemins de fer au Canada. Je crois que ce serait un soulagement contre les taux excessifs dont se plaint l'Ouest et nous

pourrions jusqu'à un certain point contrôler les autres chemins de fer. J'ai aussi été partisan de la municipalisation, et je ne me suis pas encore aperçu que j'avais erré à ce sujet.

M. BORDEN: Si je ne me trompe, cette motion est d'un caractère semblable à celle qui a été proposée lors du comité de la Chambre sur un autre bill, hier. Elle pourvoit à ce que l'octroi de ces subventions soit subordonné à la condition que la commission des chemins de fer du Canada pourra, en tout temps, après le parachèvement de la ligne de chemin de fer, exiger de la compagnie une certaine liste de taux de fret. Voici la meilleure réponse à la motion: Que sous cette motion, la commission des chemins de fer du Canada peut faire tout ce que l'on y demande. En conséquence, cet amendement n'ajoute rien aux pouvoirs de la commission des chemins de fer et, en autant que je puis la comprendre, elle ne peut avoir d'autre effet que de compliquer la situation.

(L'amendement est rejeté sur division.)

Sur l'annexe:

M. GRAHAM: Cette annexe est un peu compliquée et elle a trait, à n'en pas douter, aux prescriptions législatives se rapportant à la division de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique. Si le ministre des Finances nous donne sur ce sujet de brèves explications, il intéressera la Chambre et évitera probablement plusieurs questions.

M. WHITE (ministre des Finances): La demande de mon honorable ami est fort légitime, puisqu'il s'agit d'une forte somme d'argent. Il y a dans l'annexe une erreur que je désire corriger. L'article 8 du bill dispose que:

Le Gouverneur en conseil peut, sur le certificat de l'ingénieur en chef de la division de l'ouest dudit chemin de fer, nommé par le Gouverneur en conseil, ou sur le certificat de tel autre fonctionnaire que le Gouverneur en conseil désignera à cette fin, permettre et ordonner au ministre des Finances d'avancer à la compagnie à même le fonds consolidé du revenu, sur la garantie d'obligations comme susdit, telles sommes que l'ingénieur en chef, ou autre fonctionnaire, attestera avoir été dépensées par la compagnie pour travaux de construction dans la section des prairies ou des montagnes de ladite division de l'ouest, dans le sens que le mot "sommes" et les mots "travaux de construction" ont dans l'annexe de la présente loi.

Je propose que le chiffre "7" dans la première ligne de l'article premier de l'annexe soit remplacé par "8", et que le chiffre "7" dans la première ligne de l'article 2 soit remplacé par "8".

(La motion est adoptée.)

M. WHITE (ministre des Finances): Mon honorable ami (M. Graham) se rappelle que la ligne du Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest comprend deux sections, la section des prairies et la section des montagnes, et que la compagnie a été autorisée à émettre et a émis des obligations dont l'Etat garanti le remboursement du capital et de l'intérêt jusqu'à concurrence de $13,000 par mille pour la section des prairies. Il se rappelle aussi que, en ce qui concerne la section des prairies, le Grand-Tronc-Pacifique a émis jusqu'à concurrence d'un peu plus de 2,000,000 de louis des obligations, appelées obligations de la série "A" et garanties par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Il n'a pas oublié non plus qu'en 1909 a eu lieu un prêt au montant de $10,000,000 qui devait être employé au parachèvement de la section des prairies. Si mon honorable ami examine l'alinéa (a), il s'apercevra que les deux émissions d'obligations et le prêt que j'ai mentionnés sont garantis, et que les sommes d'argent que nous nous proposons d'avancer seront employées aux travaux de construction tels que définis dans l'article 2 de l'annexe, à savoir: aux travaux de constructions nécessaires au parachèvement de la section des prairies.

S'il examine l'alinéa (b) de l'article 1er qui a trait à la section des montagnes, il s'apercevra qu'il est question des trois quarts du coût de la construction. On se rappelle que, aux termes des lois concernant la section des montagnes, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était autorisée à émettre des obligations dont l'Etat garantissait le remboursement en capital et intérêt, à une somme suffisante pour couvrir les trois quarts du coût. Puis, les obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par la compagnie la série "B", jusqu'à concurrence de 2,000,000 de louis ont été autorisées par les prescriptions concernant la section des montagnes, afin d'obtenir, autant que posssible, les 25 p. 100 de plus. Le produit de la vente des obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est épuisé et de nouveaux fonds sont nécessaires. Ainsi que je l'ai dit, cet emprunt servira au parachèvement de la section des prairies et de la section des montagnes, en autant que l'émission des deux obligations et le prêt que j'ai mentionné est insuffisant.

Bref, voici ce qui a trait à la construction. D'après les calculs de l'ingénieur en chef, la construction de la section des prairies a coûté $35,438,230.31 jusqu'au 30 avril 1913. Pour faire face à cette dépense, la compagnie a obtenu des trois sources que j'ai mentionnées $30,737,409.21, ce qui laisse une différence de $4,700,821.10 pour la section des prairies, à laquelle il faut ajouter $2,700,000 pour des ponceaux, $3,600,000 pour des améliorations, y compris la construction de nouvelles voies

conduisant aux élévateurs et le prolongement de quelques-unes des voies déjà construites, la construction de nouvelles gares, des châteaux d'eau, etc., soit un total de $10,230,821 nécessaires pour achever la section des prairies.

Puis, le coût estimatif de la section des montagnes, qui sera dépassé d'après les derniers calculs de l'ingénieur en chef, est de $61,509,600. Disons $70,000,000. Le Grand-Tronc fournira le quart de cette somme. Cela représente $17,500,000. La vente des obligations de la série "B" a rapporté $9,000,000. Il reste donc une balance qu'il faudra obtenir d'autres sources, y compris ce prêt de $8,500,000. Ainsi, d'après ce calcul, qui n'est qu'aproximatif, il faut encore $10,000,000 pour parachever et outiller complètement la section des prairies, et 8,000,000 pour parachever la section des montagnes, ce qui forme un total de $18,000,000. Cette somme sera dépassée; disons donc $20,000,000. Nous fournissons $15,000,000 qui seront employés aux travaux.

M. GRAHAM: Le ministre peut-il me dire combien faudra de temps pour achever la section des montagnes?

M. WHITE: Ce n'est qu'une conjecture, naturellement. Je crois que la compagnie espère la terminer à la fin de 1914. Nous désirons, il va sans dire, qu'elle soit exécutée le plus tôt possible.

L'annexe est adoptée.

(Il est fait rapport du bill ainsi modifié.)

M. WHITE: Propose la troisième lecture du bill.

M. OLIVER: Avant la 3e lecture, je désire proposer:

Que le dit bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé au comité général afin qu'il soit modifié comme suit:—Que l'octroi de ce prêt, et sa réception par la compagnie, sera subordonnô à la condition que ladite compagnie, dans les deux mois qui suivront la date de l'adoption de cette loi, soumettra à la commission des chemins de fer du Canada une liste de taux de trafic sur les lignes de ladite compagnie maintenant construites ou à être subséquemment construites à l'ouest de Fort-William, lesquels devront être les mêmes que ceux qui sont maintenant en vigueur sur les lignes du Grand-Tronc dans les provinces d'Ontario et de Québec, excepté en autant et jusqu'au chiffre que lesdites compagnies de chemin de fer pourront établir comme coût de l'exploitation plus élevé nécessité sur celles de ces lignes qui se prolongent à l'ouest de Fort-William, et la liste de taux susdite sera sujette à l'autorité et au contrôle de ladite commission des chemins de fer, pour être par elle revisée et déterminée en conformité des dispositions précités.

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

Reprise de la séance

M. OLIVER: En soumettant cet amendement à la Chambre, je désire faire ressortir la différence qui existe entre les circonstances dans lesquelles s'exécute l'entreprise que le bill dont la Chambre est saisie se propose d'aider et les circonstances qui accompagnent l'entreprise à laquelle le bill qui a été adopté à l'instant vient en aide. L'aide accordée pendant la première partie de l'après-midi consiste en un don de $15,000,000. L'aide que le bill qui est en discussion se propose d'accordés consiste en un prêt de $15,000,000, prêt constaté par les obligations de la compagnie qui reçoit les fonds, garanti par une autre compagnie de chemin de fer et, si j'interprète bien la loi, donnant au gouvernement le recours que tout créancier a contre une compagnie de chemin de fer. Bien que l'aide accordée à la compagnie qui faisait l'objet du bill cet après-midi soit plus considérable, je désire faire observer que, à mon avis, les circonstances sont telles que l'entreprise à laquelle se rapporte le bill dont la Chambre est actuellement saisie a droit à plus d'égards de la part du Parlement. En tenant ce langage, je ne désire pas dénigrer l'entreprise que nous avons déjà aidée, ni dire quoi que ce soit pour disculper à tort l'entreprise dont nous nous occupons de n'avoir pas répondu à notre attente.

Le ministre des Finances a signalé longuement, et avec beaucoup d'exactitude, je n'en doute pas, le coût considérable de l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'entends pas trouver à redire à ces calculs, mais je désire appeler pendant un instant l'attention sur les circonstances qui ont accompagné cette entreprise et qui, me semble-t-il, justifient plutôt la dépense qu'elle a entraînée que l'emploi des fonds publics pour l'entreprise dont nous nous sommes occupés cet après-midi. Je parlerai surtout de cette partie du chemin de fer qui donne accès aux régions nouvelles. d'Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique, la distance est d'environ 800 milles. Sur toute cette distance, sauf dans l'étendue de pays qui alimente la ville d'Edmonton, c'est-à-dire dans un rayon de trente à quarante milles, le Grand-Tronc-Pacifique traverse des régions entièrement nouvelles, une contrée qui était complètement inhabitée avant le commencement des travaux. La construction de cette voie ferrée a ajouté au territoire desservi par le Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, entre Edmonton et Prince-Rupert, une étendue propre à l'habitation et à la production de richesses presque égale à la superficie du Royaume-Uni. Nul ne saurait dire ce que vaudra un jour ce territoire, mais il est incontestable qu'il est

et qu'il sera d'un prix étonnant. Chaque pelletée de terre, chaque tonne de roches qui ont été enlevées l'ont été dans des circonstances créées par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et à ses dépens.

Cette entreprise a été non seulement une œuvre d'initiative, mais une création; et s'il y a lieu de regretter que le coût en soit si élevé, je suis d'avis que, en ce qui concerne les fonds publics, le Canada les dépense non pas pour construire 800 milles de voie ferrée, mais pour créer un territoire de 800 milles. Cela étant, si le coût en est aussi élevé que le ministre des Finances le dit, cette entreprise offre néanmoins des avantages réels, et son exécution a été pour l'Etat un gain, et non une perte.

De Québec à Winnipeg, une distance de quatorze cent milles, ou pour mieux dire sur une longueur de plus de douze cents milles, le terrain que traverse le chemin de fer est absolument de même nature que celui entre Edmonton et Prince-Rupert. Ce pays est encore inoccupé et la ligne passe sur une bonne partie du parcours, à des centaines de milles de distance d'établissements agricoles ou autres. La valeur du Transcontinental entre Québec et Winnipeg n'est pas seulement dans la somme qu'il représente, mais dans son caractère créateur, et sous ce rapport il diffère essentiellement de l'autre chemin de fer auquel nous sommes venus en aide cet après-midi. Non seulement cela, mais à cause du tracé qui a été choisi, Winnipeg, le point convergeant du commerce de blé dans l'Ouest, est plus rapproché aujourd'hui qu'auparavant de deux cents milles de la navigation océanique. A tous les points de vue, le Transcontinental national a une grande valeur, à cause de tout ce qu'il a créé. Si l'on me permet de faire une comparaison, je dirai que le Nord-Canadien a fait aussi une belle œuvre créatrice dans les prairies de l'Ouest, mais les parties du chemin qui restent à compléter, et auxquelles le Parlement accorde de l'aide, ne sont pas essentiellement des œuvres créatrices. Ce sont des lignes nécessaires au succès de son réseau déjà construit. Elles sont nécessaire au point de vue national, parce qu'elles établissent une concurrence aux autres transcontinentaux dans le trafic important qui va se faire, mais elles ne font pas une œuvre créatrice comme le Transcontinental national. Et cependant en accordant à ces deux chemins non terminés l'aide dont ils ont besoin, le Parlement fait un don de $15,000,000, au chemin qui a le moins de mérite, et à l'autre il fait un prêt.

J'ai proposé de mettre certaines conditions à ce prêt. Je fais cette proposition parce que la construction du Grand-Tronc-Pacifique a aidé au développement du Canada, et bien que le pays ait déjà contribué généreusement à cette construction, ainsi que je l'ai dit précédemment, c'est le moment de réajuster les conditions de façon à assurer un maximum de bénéfices au pays en considération des avantages que l'on accorde.

J'ai entendu le très honorable premier ministre dire et répéter que l'amendement que j'ai l'honneur de proposer n'est pas nécessaire, qu'il ne signifie rien, et j'ai compris qu'il disait qu'il n'aurait aucun effet même s'il était adopté. Mais les faits que nous connaissons n'appuient pas l'opinion qu'il a exprimée au sujet des pouvoirs donnés à la commission des chemins de fer pour la loi des chemins de fer.

Je ne sais pas comment il interprète cette loi, ni comment elle doit être interprétée, mais je puis dire que cette loi ne nous a pas encore donné les résultats que je vise par mon amendement. Rien dans cette loi n'oblige la commission à égaliser les tarifs de chemins de fer entre l'est et l'ouest du Canada. Il n'y a aucun article sur ce sujet dans la loi des chemins de fer. J'admets que la commission a le pouvoir de les égaliser, tout comme les membres de ce Parlement ont le pouvoir de se voter une indemnité sessionnelle de $10,000. Mais parce que nous avons ce pouvoir, il ne s'en suit pas que nous allons le faire, ou que ce serait juste. La commission des chemins de fer a d'après la loi des chemins de fer le pouvoir de faire bien des choses, mais elle est gouvernée par des conditions et des principes qui sont dans cette loi, et que le premier ministre n'a pas le droit de dire que la loi actuelle ne donne pas à la commission l'autorité que je veux lui donner, de traiter le pays comme elle devrait le traiter. La commission avait le droit d'abaisser le tarif des chemins de fer dans l'Ouest au même niveau que leur tarif dans l'Est. La commission a pris connaissance des faits, et elle a rendu une décision qui, je suis obligé de croire, meilleure décision est conforme au meilleur de son jugement et elle n'a pas abaissé les tarifs d'express de l'Ouest au niveau des tarifs de l'Est. L'honorable premier ministre dit-il que la commission a mal fait de décider ainsi? Il ne le dira pas. Alors si elle a bien fait, je lui demande sur quoi il s'appuie pour prétendre que l'amendement que je propose ne signifie rien.

Je prétends donc que le fait que ce Parlement aide au Grand-Tronc-Pacifique et au Canadien-Nord en prenant dans le trésor public, donne au pays le droit d'avoir en retour une égalisation de tarif entre l'est et l'ouest du Canada, tout en tenant compte de la différence dans le coût de l'exploitation, s'il en existe. C'est là ce que demande l'amendement, c'est là ce que l'Ouest a le droit d'avoir, et c'est une

chose nécessaire au bien du pays. Lorsque le pays ne fait que prêter $15,000,000 à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, c'est encore le temps d'exiger de cette compagnie qu'elle cède à la demande générale des prairies pendant ces dernières années. Je ne parle pas en mon nom seulement; je parle à la demande dela Chambre de commerce de Winnipeg. Si l'honorable premier ministre pense que je ne sais pas ce que je dis, ou que je ne parle qu'au point de vue des intérêts de parti, je le renverrai à la chambre de commerce de Winnipeg, qui est composée d'hommes sachant, on doit le présumer, ce dont ils parlent et qui ne cherchent pas les intérêts d'un parti.

Si j'avais besoin de plus d'autorité, je pourrais citer à mon très honorable ami le précédent créé par le Gouvernement du Canada en 1898, dans l'affaire du chemin de fer du Pas-du-Corbeau, et celui des conditions imposées par le gouvernement du Manitoba en 1901 à la compagnie du Canadien-Nord. Il existe aujourd'hui dans l'Ouest un état de choses qui demande un remède, et c'est au Parlement à l'appliquer pendant que nous donnons de l'argent à ces chemins de fer. Je propose donc cet amendement, parce que c'est mon devoir, comme c'est aussi, celui de tous les membres de cette Chambre de profiter de cette opportunité pour appliquer ce remède.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. WILSON (Laval): Monsieur l'Orateur, je demande la permission d'expliquer un fait personnel. Sans vouloir revenir sur un débat passé, je dirai que vendredi dernier j'ai parlé sur les pénitenciers, et je trouve à la page 11620 du hansard.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que ce soit le bon moment, au milieu d'un débat, de soulever une question personnelle.

M. WILSON: Si vous me permettez de m'expliquer; je n'ai qu'une ligne a citer. La chose est très sérieuse pour moi, parce qu'on me fait dire. . . . .

M. BORDEN: L'honorable député pourrait peut-être attendre que nous ayons fini la discussion sur ce bill.

M. WILSON: Si la Chambre veut bien me permettre de m'expliquer, car on me fait dire qu'un homme s'est suicidé.

M. BORDEN: Je ne contredis que sur le droit que l'honorable député a de s'expliquer, mais c'est contre les usages parlementaires d'interrompre un débat.

M. WILSON: Je sais que ce n'est pas l'usage, mais je veux seulement dire que je n'ai jamais accusé un homme de s'être suicidé. Tous les journaux du pays ont publié que j'avais dit qu'un homme s'était suicidé. C'est peut-être contre le règlement, mais je veux dire que l'homme est encore en vie et n'a jamais commis de suicide.

M. WHITE (ministre des Finances): L'a-t-il nié.

M. WILSON: Non; on l'a destitué. Avant que l'édition revisée du hansard aille sous presse, je veux corriger ce qu'on me fait dire, et je saisis la première occcasion qui m'est offerte. Que ce soit une question de privilège ou de règlement, je veux que le pays sache que je n'ai jamais dit dans cette enceinte, ainsi qu'on me le fait dire, que M. Marchand, du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, s'était suicidé.

M. l'ORATEUR: Maintenant que l'honorable député a nié, je ne vois pas qu'il soit utile d'ajouter quelque chose.

M. WILSON: Si l'on me permet. . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député n'a pas le droit de parler. Il n'est certainement pas permis d'interrompre un débat sans la permission de la Chambre. Il peut arriver des questions qui nécessitent la chose, mais celle-ci n'est pas de cette nature.

M. WILSON: Je me soumets à votre décision, monsieur l'Orateur, et si vous me le permettez—le roi et ce Parlement ne peuvent avoir tort.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. WILSON: Lorsqu'on me fait dire qu'un homme a commis un meurtre.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député enfreint le règlement.

M. WILSON: Je suis franc et sincère dans cette affaire, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. WILSON: Si vous me l'ordonnez, monsieur l'Orateur, je reprendrai mon siège, mais je proteste. Je ne veux que l'on dise que j'aurais, vendredi dernier, accusé un homme de s'être suicidé, lorsque je n'ai rien dit de la sorte.

M. l'ORATEUR: A l'ordre, à l'ordre.

M. WILSON: Je n'ai jamais dit cela; je n'ai jamais dit qu'un homme s'était suicidé.

PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. BORDEN: Mon honorable ami d'Edmonton, (M. Oliver) a parlé très longtemps pour nous répéter sous une forme amplifiée les trois ou quatre discours qu'il a prononcés pendant cette session sur cette même question. Je ne voudrais pas que l'on me suppose capable de dire que l'ho-

norable député ne sait pas ce qu'il dit, et je ne veux non plus le blâmer en aucune façon des raisons qu'il apporte. J'ai déjà donné quelques raisons qui font qu'un amendement de ce genre n'est pas désirable et que la Chambre devrait le repousser; mais je veux dire à mon honorable ami que certaines remarques que j'ai faites hier soir, et qu'il conteste, sont en grande partie justifiées par l'amendement qu'il propose, et auquel il paraît avoir songé depuis longtemps.

Avant d'aborder la discussion de son projet d'amendement, je le prie de me dire quelles sont les lignes du Grand-Tronc-Pacifique dans Ontario et Québec auxquelles il fait allusion dans ce projet de résolution. Je ne sache pas que cette compagnie exploite des lignes dans Ontario et Québec. Peut-être voudra-t-il fournir des explications qui me permettent de comprendre ce qu'il veut dire.

M. OLIVER: Il est possible que ce ne soit pas ma motion que le premier ministre ait à la main.

M. BORDEN: C'est le texte que monsieur l'Orateur m'a remis comme étant celui de la motion proposée par l'honorable député. Je vais lui en donner lecture. Son nom y figure écrit de sa propre main, et c'est la motion qu'il a proposée, si je ne me trompe.

M. OLIVER: Il y a erreur quelque part.

M. BORDEN: Evidemment; mais l'honorable député aurait été bien avisé de peser la teneur de ce projet de résolution avant de le soumettre. Voici le texte de la proposition qu'il invite sérieusement la Chambre à adopter:

> Que l'octroi de telles subventions et leur acceptation par la compagnie seront sujets à la condition du dépôt par ladite compagnie devant la commission des chemins de fer du Canada dans les deux mois suivant l'adoption de la présente loi, du tarif des transports en vigueur sur les lignes de ladite compagnie déjà construites ou à être construites à l'est de Fort-William, lequel devra être le même que celui actuellement en vigueur sur les lignes de ladite compagnie dans les provinces d'Ontario et de Québec, si ce n'est dans la mesure où ladite compagnie de chemin de fer pourra faire voir que les frais d'exploitation sont plus élevés sur lesdites lignes à l'ouest de Fort-William, et ledit tarif sera sujet à l'autorité et la réglementation de ladite commission des chemins de fer.

Ainsi donc, l'honorable député a passé une demi-heure du temps de la Chambre à nous demander d'appliquer à la ligne du Grand-Tronc-Pacifique située à l'ouest de Fort-William le tarif qui est appliqué à ses lignes de l'Ontario et de Québec, alors qu'il lui aurait suffi d'un moment de réflexion pour se rendre compte, comme tout député le sait, que le Grand-Tronc-Pacifique n'exploite pas de ligne dans Ontario et Québec. Avant de prendre tout ce temps, à une période aussi avancée de la session, l'honorable député aurait pu se donner la peine de lire son projet de résolution ou de la comprendre. Je me demande quel sens il faut donner à ce document. S'il existe dans l'Ontario ou dans Québec des lignes du Grand-Tronc-Pacifique en exploitation, je n'en connais rien. Et s'il n'en existe pas, alors le projet de résolution de l'honorable député ne veut absolument rien dire, et il a simplement gaspillé le temps de la Chambre en parlant comme il l'a fait.

M. OLIVER: L'honorable premier ministre me permettra-t-il de lui demander s'il fonde son objection à mon projet de résolution sur les termes dans lesquels il est rédigé.

M. BORDEN: Je me suis déjà auparavant exprimé entièrement sur ce sujet. Je ne crois pas à propos d'en entretenir encore une fois la Chambre.

(Le projet d'amendement est rejeté sur division.)

La motion de M. Cochrane est adoptée, le bill est lu une 3e fois et adopté.

NOMINATION D'UN STENOGRAPHE DES COMITES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai avisé M. le greffier de déposer sur le bureau la recommandation et autres papiers relatifs à la nomination de Herbert Thomas Owen, comme sténographe chargé de la besogne des comités.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. WILSON (Laval): Monsieur l'Orateur, puis-je soulever une question de privilège, maintenant?

M. l'ORATEUR: A mon avis, il serait plus conforme au règlement de le faire maintenant.

M. WILSON: A la page 11620 du hansard, nous discutions le projet de modification de la loi des pénitenciers, et le sténographe m'a fait dire que M. Marchand s'est suicidé. M. Marchand est vivant et ne s'est jamais suicidé, que je sache. Le sténographe est complètement dans l'erreur. Tout d'abord, je ne parlais pas de M. Marchand; je parlais de M. Champagne, qui est mort subitement, mais qui ne s'est jamais suicidé. L'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) est maintenant à son siège, et il sait que je signalais le cas d'un homme atteint de maladie de cœur ou de quelque autre maladie, et qui, ne pouvant démissionner, se trouve privé de son indemnité. Tous les journaux m'ont fait dire que M. Marchand s'était suicidé.

J'ai cru qu'il était de mon devoir de profiter de la première occasion pour corriger cette erreur. Je serais très chagrin si l'édition revisée du hansard déclarait que M. Marchand s'est suicidé. Après pareille affaire, c'est le sténographe qui devrait se suicider.

DISCUSSION DU BILL DE LA SUBVENTION AU CHEMIN DE FER TEMISCAMINGUE DU NORD D'ONTARIO.

Sur motion de M. Cochrane (ministre des Chemins de fer), le bill (n° 247), tendant à autoriser l'octroi d'une subvention au gouvernement de la province d'Ontario, pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du nord d'Ontario, subit sa 2e lecture, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer—(Présidence de M. Blain).

Sur l'article 2 (subvention au gouvernement de la province d'Ontario pour construction de chemin de fer).

M. GRAHAM: Ceci devrait, à ce qu'il me semble, être énoncé dans les termes ordinaires. Peut-être cela reviendrait-il à la même chose, mais peut-être non, et je ne vois pas pourquoi ne pas employer les termes de la loi sur les subventions.

M. COCHRANE: C'est un chemin déjà établi et qui a coûté plus de $49,000 par mille.

M GRAHAM: Ce que je dis, c'est que le résultat sera sans doute le même, mais ce sera un précédent pour quelque autre bill qui pourra ne pas être dans les mêmes conditions.

M. COCHRANE: C'est le secrétaire des titres et contrats au ministère qui a rédigé la chose, sans avoir reçu des instructions spéciales, et je ne saurais dire pourquoi il l'a rédigé ainsi.

M GRAHAM: C'est, je suppose, comme mon honorable ami le déclare, parce que, dans tous les cas, cela revient au même.

M. MACDONALD: Le comité ne devrait pas voter ni le Gouvernement rectifier ce que propose le présent bill. Le but de toute subvention est d'encourager l'établissement du chemin de fer dans les régions où il ne s'en trouve pas. Là où déjà il existe un chemin de fer établi par des particuliers ou par une province, il est absurde et ridicule, comme sans exemple, de demander au Parlement fédéral . . .

M. COCHRANE: Il a déjà été établi.

M. MACDONALD: Voilà précisément ce que j'allais dire qu'il a déjà été établi.

M. COCHRANE: Ce que je veux dire, c'est que le précédent a été établi.

M. MACDONALD: Dans quel cas?

M. WILSON (Laval).

M. COCHRANE: Je le citerai plus tard; je ne l'ai pas à la main dans le moment.

M. MACDONALD: Ce projet de loi est présenté au Parlement sous le titre de "Bill pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du nord d'Ontario". Ce que l'on propose, en réalité, c'est une subvention, un don gratuit à la province d'Ontario, ni plus ni moins. Il est absurde de la part du ministre de venir, dans de pareilles circonstances, demander à la Chambre qu'elle vote une subvention pour voie ferrée. Pourquoi ne pas agir ouvertement et ne pas dire que l'on veut faire une faveur à la province d'Ontario. Ce chemin de fer a été construit à titre d'ouvrage public intéressant la province. Aux termes de la loi établissant la Confédération, il est donné aux autorités provinciales le droit exclusif d'établir dans les limites de la province des ouvrages d'intérêt public. Si le gouvernement d'Ontario a le droit de demander au Gouvernement fédéral qu'il lui donne cette somme si considérable de deux millions, parce que dans les limites de la province il se trouve qu'il a construit un ouvrage d'intérêt public, tout gouvernement provincial au Canada ayant, depuis que la Confédération existe, construit dans la province un ouvrage d'intérêt public a également le droit de demander au Gouvernement fédéral, en vertu du précédent que l'on se propose d'établir, qu'il lui rembourse l'agent dépensé. Pourquoi présenter ce projet de loi sous le titre de bill tendant à autoriser l'octroi de subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du nord d'Ontario? Pourquoi agir sous de faux prétextes?

M. SHARPE (Ontario-nord): A l'ordre!

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

M. MACDONALD: Qu'a donc mon honorable ami d'Ontario-nord?

M. COCHRANE: Je ne pense pas avoir présenté ce projet de loi sous de faux prétextes.

M. MACDONALD: L'énoncé du titre manque absolument de vérité. Ce n'est pas un projet tendant à accorder de l'aide à la construction d'un chemin, parce que ce chemin est déjà construit. Que signifie cette proposition d'accorder de l'aide à l'établissement d'un chemin qui est déjà entièrement terminé? Quand le ministre se présente avec un projet dont le titre est mensonger, il ne nous reste, à nous qui parlons l'anglais, qu'une chose à faire, et c'est de nous servir du mot qui, dans cette langue, s'applique précisément à la situation.

M. COCHRANE: Si cela peut vous faire du bien, allez.

M. MACDONALD: L'honorable député ne peut s'opposer à ce que l'on dise ce qui est vrai, bien que ce puisse être désagréable. Il nous présente un projet de loi tendant à accorder de l'aide à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du nord d'Ontario; or, quel est ce chemin? C'est un chemin que le gouvernement de la province d'Ontario a construit il y a quelques années, et qui se rend jusqu'à une ville à laquelle on a donné le nom du ministre des Chemins de fer. Ce chemin fonctionne depuis des années, assurant à ceux qui habitent le long de son parcours toutes les facilités et les avantages de communications par voie ferrée.

Cette aide accordée à la construction d'un chemin de fer est non seulement une fausse appellation, c'est une chose fallacieuse. Pourquoi encourager la construction d'un projet qui est déjà arrivé à maturité? Le titre de ce bill devrait être: "Loi tendant à donner à la province d'Ontario une dotation de $2,000,000." Le ministre n'agit pas avec loyauté dans la répartition de ces deniers. Dans ma province, le député de Guysborough (M. Sinclair) et autres viennent demander au ministre de se charger de la construction d'un chemin de fer dans une partie du pays qui est privée de communications par voie ferrée, et cela dans l'intérêt de l'exploitation d'un chemin de fer de l'Etat qu'il dirige. Et que répond le ministre? "Avant même d'examiner ce projet, quelqu'un devra me convaincre non seulement que je retirerai l'intérêt de cet argent. . . .

M. COCHRANE: Je nie avoir prononcé pareilles paroles. J'ai dit que je voulais avoir l'assurance qu'il y aurait assez de trafic pour faire face aux frais d'exploitation. Je n'ai jamais parlé de percevoir l'intérêt.

M. MACDONALD: Quelle assurance le ministre veut-il obtenir?

M. COCHRANE: Je n'ai pas réussi a obtenir la moindre assurance.

M. MACDONALD: De qui?

M. COCHRANE: De n'importe qui.

M. MACDONALD: Le ministre pose des conditions impossibles. A quoi bon affirmer, comme le fait le ministre, qu'il entreprendra la construction d'un ouvrage public, si quelqu'un qu'il ne désigne point lui donne l'assurance de certains faits que le ministre ne précise pas? Qui pourrait donner pareille assurance? Est-il un seul député ici ou quelqu'un du dehors qui puisse donner au ministre une assurance qui lui soit de quelque utilité ou lui servir de base pour l'exécution du projet soumis? Le gouvernement provincial, dont il faisait jadis partie, le ministre veut accorder une dotation de $2,000,000 sous prétexte que c'est en aide à la construction des chemins de fer; mais quand il s'agit de la province de la Nouvelle-Ecosse, il ne veut pas même dépenser cinq sous pour doter de voies ferrées les parties de cette province qui en sont privées et que seul le ministre peut leur donner?

M. COCHRANE: Voilà encore une assertion démentie par les faits; car nous sommes précisément en train de construire un chemin de fer dans cette province.

M. MACDONALD: Où?

M. COCHRANE: De Dartmouth à Dean.

M. MACDONALD: Dans le comté du premier ministre, et pour lui permettre de remplir la promesse faite à ses électeurs, car en effet demander qu'on vous donne à une autre partie de la province les communications que seul vous pouvez établir; car en effet demander qu'on vous donne pareille assurance est l'équivalent d'un refus. Le ministre commet ainsi un passe-droit au détriment de la Nouvelle-Ecosse, en faisant à sa propre province une dotation de $2,000,000, sous prétexte d'aide à la construction des chemins de fer, alors que de fait, le chemin est déjà construit et que le peuple bénéficie de l'exploitation du réseau. Il ne s'agit nullement ici d'une subvention en aide à la construction d'un chemin de fer, mais d'un pur don, sans justification possible. Et tout en agissant ainsi, le Gouvernement refuse de tenir juste compte des demandes légitimes formulées par des gens habitant une partie du pays absolument privée de moyens de communication par voie ferrée. Le Gouvernement ne veut rien faire pour la solution de ce problème. Bien plus, il met au rancart le système adopté par les gouvernements précédents qui avaient voté les fonds voulu et décidé de construire ce chemin de fer. La proposition consacrée dans cette mesure est la négation de tout principe de justice et d'équité. J'ai posé la question au ministre et au Gouvernement au sujet de la construction des chemins de fer dans ma province, et ils ont refusé de faire le devoir manifeste qui leur incombe, celui de doter cette province des communications par voie ferrée nécessaires, En outre, le Gouvernement n'a pas voulu permettre à nos compagnies de transport, auxquelles nous accordons aujourd'hui $30,000,000 de subventions, de se rendre dans notre province, afin que nos populations puissent s'adresser à elles et leur demander de se charger de ce que le Gouvernement ne veut pas faire.

Le Gouvernement ne veut faire ni l'un ni l'autre; il ne veut ni donner l'argent ni permettre aux compagnies de transport de venir dans notre province. Et cependant le ministre demande au Parlement de voter

$2,000,000, non pas à titre d'aide à la construction des chemins de fer, et cela à l'aide d'un projet de loi dont le titre même est fallacieux; il nous demande, dis-je, de voter une subvention à la province qu'il représente ici, à titre de don offert au gouvernement dont il faisait jadis partie. C'est là une proposition inouïe, absolument injustifiable et injuste envers les autres provinces qui manquent de communication par voie ferrée. Les messieurs qui siègent aux banquettes ministérielles ont préconisé, hier soir, **les** avantages des transports par voie ferrés **dans** les parties du pays qui n'en sont pas dotées.

Les immigrants, disent-ils, viennent au pays par centaines de milles chaque année et le Gouvernement a le devoir de mettre ces populations en lieu de se tirer d'affaires en leur donnant des communications par voie ferrée.

C'est ce qu'ils ont invoqué hier soir pour voter $15,000,000, mais quand nous nous adressons au Parlement au nom d'une partie du pays qui n'a pas les communications nécessaires pour les transports par voie ferrée, et quand nous demandons aux honorables députés non pas simplement de voter une somme d'argent, mais d'inscrire dans le budget un crédit qui pourrait satisfaire aux exigences du public, non seulement ils ignorent nos demandes, mais ils suppriment le crédit au budget. Je suppose que le premier ministre ira dans la province de la Nouvelle-Ecosse et proclamera les promesses merveilleuses de son Gouvernement; pourtant son Gouvernement ignore les demandes faites par cette partie du Canada, dont la population est forcée par les circonstances à compter sur le Gouvernement pour obtenir des communications convenables par chemin de fer et ce Gouvernement accorde une somme de $2,000,000 sous le prétexte de venir en aide à un chemin de fer, mais en réalité pour aider sir James Whitney à ajouter $2,000,000 au fonds de son trésor.

M. CARVELL: Le ministre est-il en état de donner au comité un tableau des résultats financiers de l'exploitation du chemin de fer du Témiskaming, durant l'année dernière?

M. COCHRANE: Le montant total du revenu et des recettes a été de $1,707,450.-07; dépenses d'exploitation, $1,394,697.69, formant un surplus de revenu sur les dépenses d'exploitations de $322,732.38. Mais il y a une somme fixe à payer sur l'intérêt des obligations pour la construction du chemin de fer qui s'élève à $746,000, laissant un déficit de $423,247.

M. BELAND: Depuis combien d'années la ligne est-elle en exploitation?

M. MACDONALD.

M. COCHRANE: Le premier coup de pic a été donné en 1902, pendant les élections.

M. CARVELL: Est-il exact que le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a fait une entente avec le gouvernement d'Ontario pour obtenir des droits de circulation sur le Temiskaming and Northern Ontario Railway?

M. COCHRANE: Oui.

M. CARVELL: Cela ne donnera-t-il pas à l'avenir un revenu à la ligne, dont elle n'a pas joui dans le passé?

M. COCHRANE: Je n'ai pas sous les yeux les détails de l'entente dont parle mon honorable ami, mais si mes souvenirs ne me trompent pas, le revenu nouveau ne suffira pas pour payer le déficit. Nous ne pouvons pas nous attendre à un aussi grand trafic sur cette ligne qu'il y en a eu dans le passé; que ce qui l'a aidé d'abord au début, c'est l'élan qui s'est porté sur Cobalt et Porcupine. Cela a amené un énorme trafic voyageurs que nous ne pouvons pas espérer maintenant, parce que Cobalt et Porcupine sont devenus des centres miniers permanents.

M. CARVELL: Quel revenu retirera le chemin de fer de son exploitation par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. COCHRANE: Environ $300,000.

M. CARVELL: Sur la base d'affaires faite l'an dernier cela équilibrera le service de l'intérêt et les dépenses d'exploitation.

M. COCHRANE: Il y aura toujours un déficit de $124,000 environ. Nous ne venons pas ici sous de fausses représentations et je dois renvoyer cette accusation à l'honorable député. Sir George Ross, aujourd'hui leader de l'opposition au Sénat, quand il a commencé cette ligne, a fait une demande de subvention durant l'administration de nos prédécesseurs. Quand sir James Whitney est arrivé aux affaires, il a fait aussi une demande de subvention et j'ai présenté l'an dernier la même résolution que celle de cette année. Le Sénat, dans sa sagesse, a pensé que ce n'était pas juste et il a rejeté le bill, mais il n'a pas hésité à sanctionner la subvention accordée au Nord-Canadien dans la Colombie-Anglaise pour $12,000 par mille, trois fois autant que le montant proposé pour la compagnie d'Ontario. Cette ligne a été commencée pour faciliter la colonisation. Elle a ouverte une vaste région argileuse dans le nord de la province, s'étendant jusqu'à la province de Québec. Le gouvernement libéral de la province de Québec a donné une très forte subvention à la ligne, encourageant l'ouverture à la colonisation de la région argileuse au nord de Montréal. Je crois que c'est une bonne politique de la

part d'un gouvernement de subventionner une province qui a assez d'esprit d'entreprise pour développer ses propres ressources, comme la province d'Ontario l'a fait et le fait, et je crois qu'il est bon que le Parlement aide toute province qui voudra faire la même chose. Je puis dire à l'honorable député de Pictou que je serai heureux tant que je resterai ministre des Chemins de fer de recommander une subvention égale à celle-ci quand le gouvernement de la Nouvele-Ecosse voudra un chemin de fer dans une région quelconque de la province. Quand la question du chemin de fer en Nouvelle-Ecosse, dont mon honorable ami a parlé, a été discutée précédemment en Chambre, j'ai dit à l'honorable député de Guysborough, que cette année, j'enverrais un expert en trafic dans le pays pour savoir si le Gouvernement serait justifiable de faire une dépense dans cette province.

M. MACDONALD: Pourquoi le ministre a-t-il commencé la construction du chemin à Dean-Settlement? Il n'avait pas l'assurance qu'il voulait obtenir dans l'autre cas.

M. COCHRANE: J'ai trouvé l'entreprise donnée—autrement, je ne m'en serais pas occupé.

L'entreprise était concédée pour la construction de la ligne, depuis Country-Harbour jusqu'à Guysborough, et aucun arrangement n'était fait pour la raccorder à la voie principale. Je prends à cœur les remarques de l'honorable député, parce qu'elles me paraissent injustes. Nous ne sommes pas ici pour faire de fausses représentations, et la province d'Ontario ne cherche pas à obtenir de l'argent sous de faux prétextes, je maintiens que ce chemin a été d'un grand secours dans la construction du chemin de fer Transcontinental national. Grâce à lui, les constructeurs du Grand-Tronc-Pacifique ont pu faire transporter leurs matériaux à travers un territoire presque inaccessible; autrement, le transport aurait coûté dix fois plus cher. La construction du Grand-Tronc-Pacifique était très avantageuse pour la province d'Ontario et quand je faisais partie du cabinet provincial, j'ai donné au Transcontinental toute l'aide qu'il était en mon pouvoir de lui donner, car je savais que la construction de cette grande ligne intéressait la province d'Ontario et tout le Canada.

M. GRAHAM: Je suis bien aise d'entendre l'honorable ministre des Chemins de fer faire l'éloge du courage déployé par le gouvernement d'Ontario dans la construction de ce chemin. Sans vouloir être égoïste, je pense cependant qu'il me revient autant de mérite qu'à lui dans la construction de ce chemin.

M. COCHRANE: A cette époque, vous étiez membre de l'assemblée législative, et je n'en faisais pas partie.

M. GRAHAM: J'appuyais le Gouvernement et nous n'avons reçu aucun aide des amis de l'honorable ministre; l'opposition se moquait de notre témérité et disait que cette entreprise n'était qu'un engin d'élections.

M. COCHRANE: Je crois que sir James Whitney a déclaré dans le temps que si le Gouvernement, dont mon honorable ami faisait partie, ne construisait pas le chemin, il le construirait lui-même.

M. GRAHAM: J'étais présent et je sais ce qui s'est passé. Le représentant de la ville d'Ottawa est allé jusqu'à proposer d'attendre le résultat de nouveaux arpentages, absolument comme le ministre veut faire maintenant dans le cas de Country-Harbour. Mais tout cela est de l'histoire ancienne et, aujourd'hui, mon honorable ami est parfaitement convaincu que la construction de ce chemin était un acte courageux et de bonne politique. Je répète que je suis bien aise de lui entendre faire cet aveu. Ce chemin a été, en effet, construit à titre de chemin de colonisation et sa construction a amené la découverte de champs argentifères qui sont probablement les plus riches du monde entier, pour ne rien dire des autres richesses minérales.

Permettez-moi de faire ressortir la fausseté du raisonnement de l'honorable ministre, au sujet de ce chemin de Country-Harbour. Quand j'étais ministre des Chemins de fer, j'ai concédé deux entreprises; l'une pour la construction du chemin depuis Darthmouth et l'autre, depuis Country-Harbour. Si l'entreprise n'a pas été concédée pour la construction du chemin sur tout le parcours, jusqu'à son raccordement avec l'Intercolonial, ce n'est pas une excuse pour arrêter les travaux. L'entreprise était concédée pour une partie du chemin et la construction de l'autre partie aurait été concédée un peu plus tard, probablement après de nouveaux arpentages.

M. COCHRANE: L'honorable député peut-il me dire de quel endroit il avait l'intention de faire partir le chemin, car je dois supposer qu'il avait choisi le tracé que les études faites indiquaient comme le plus avantageux.

M. GRAHAM: Nous avions concédé la construction d'une partie du chemin. Quant à l'autre partie, il y avait certaines questions à régler, quant aux distances, et cela aurait peut-être pris quelques mois. Dans tous les cas, il est certain qu'à l'heure présente toute la ligne serait en cours de construction.

M. WHITE (ministre des Finances): L'honorable député de Renfrew-sud s'est décerné un compliment, je dirai même un compliment mérité, pour le courage dont lui et ses collègues ont fait preuve dans la construction de ce chemin. Je lui demande maintenant, en tant que représen-

tant d'Ontario dans cette Chambre, s'il entend prendre la même attitude sur la question actuelle et s'il est disposé à accorder à Ontario cette subvention à laquelle la province a droit.

M. MACDONALD: Ce n'est pas une subvention, c'est un octroi.

M. WHITE: Je n'admets pas du tout ce que vient de dire l'honorable député et j'y reviendrai dans un instant. Il s'agit ici d'une subvention du gouvernement d'Ontario pour la construction de 259 milles de voies ferrées, sur le chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario.

M. MACDONALD: Cet argent n'est pas du tout destiné à aider à la construction du chemin.

M. WHITE: Si jamais une subvention pour la construction d'un chemin a été méritée, c'est bien dans le cas actuel, tant au point de vue de l'esprit d'entreprise qui en a assuré la construction, qu'au point de vue des résultats obtenus par cette construction. La Chambre n'ignore pas que c'est la construction de ce chemin qui a permis l'exploitation des champs argentifères les plus riches du monde, je crois que Cobalt produit un sixième de tout l'argent produit dans le monde entier. En dehors de Cobalt, il y a aussi Porcupine et, dans cette région septentrionale, nous avons une merveilleuse zone argileuse susceptible d'offrir un vaste champ à la colonisation. Une bonne partie de la province d'Ontario, quelques-uns disent même la plus grande partie, se trouve dans la partie septentrionale. Si la ligne en question avait été construite par le Pacifique-Canadien ou par le Nord-Canadien, au lieu d'avoir été construite par le gouvernement d'Ontario, nous ne verrions pas ce soir l'honorable député de Pictou prendre la parole pour critiquer l'octroi de cette subvention.

M. MACDONALD: Qu'on me permette de dire à mon honorable ami que ces subventions sont accordées dans le but de promouvoir la construction de voies ferrées. Je combattrais l'idée d'octroyer à une compagnie quelconque le moindre montant d'argent, si cette compagnie était en état de fournir au public tout le service requis.

M. WHITE: Je ne vois pas pourquoi, si une injustice se produisait, dès le commencement de cette entreprise, nous ne pourrions pas y remédier, aujourd'hui que nous pouvons le faire.

M. MACDONALD: Ce n'est pas là une réponse.

M. WHITE: J'estime que c'est là une réponse absolue et complète, et je crois que la population d'Ontario trouvera qu'il en est ainsi. Lorsque l'honorable député de Pictou critique, en la façon qu'il a choisie ce soir, il n'apprécie pas le véritable sentiment de la population d'Ontario à cet égard.

M. MACDONALD: Pourquoi l'honorable ministre ne donne-t-il pas à ce projet de loi le titre qui convient à ce dernier?

M. WHITE: Le peuple veut, que l'acte du Sénat, en rejetant cette mesure, l'an dernier, était tout à fait injustifiable; que le gouvernement d'Ontario a abondamment raison de demander ce crédit et que ce Parlement n'accomplira qu'un acte de simple justice, en accordant cette subvention.

Prenons d'autres cas par analogie. Le ministre des Chemins de fer a fait observer qu'on avait projeté la construction d'une voie ferrée se dirigeant du nord de Montréal et se raccordant à la division de l'est du chemin de fer Transcontinental, et que le Parlement avait, l'an dernier, accordé une subvention de $6,400 par mille à cette ligne qui, cas exactement semblable, devait pénétrer dans un nouveau territoire. Sous l'administration du très honorable chef de la gauche, au temps où, si je ne me trompe, l'honorable représentant de Pictou siégeait en cette enceinte, n'a-t-on pas accordé une subvention au chemin de fer Canadien-Nord à propos d'une voie se dirigeant de Toronto vers le nord jusqu'à Sudbury? L'octroi de subventions aux chemins de fer a toujours reposé sur le principe d'aider les compagnies qui voulaient construire des voies ferrées dans un territoire nouvellement ouvert à la colonisation.

Mon honorable ami estime que le titre de ce bill peut donner lieu à une fausse interprétation. Nous savons tous que cette ligne est construite et qu'on aurait dû voter ce crédit il y a plusieurs années; mais le Parlement, alors que mon très honorable ami était à la tête du gouvernement, n'a pas jugé à propos d'accorder cette aide. Peu importe que la province d'Ontario construise cette voie ferrée, s'il est à propos d'accorder à une compagnie une subvention du trésor fédéral en vue de construire une ligne de chemin de fer dans un nouveau territoire dont l'ouverture bénéficiera non seulement à la province, mais encore au Dominion tout entier. Il faut encore encourager une entreprise de cette nature, au moyen de subventions, peu importe que ce soit une compagnie ou une province qui construise ces lignes.

Je dis que c'est établir une distinction oiseuse et que c'est critiquer à tort cette législation d'invoquer pour raison que c'est la province d'Ontario qui presse cette réclamation. Si une compagnie de chemin de fer avait insisté sur cette idée, nul membre de la gauche n'aurait soulevé la moindre objection. Mais, parce que l'on

a dépensé l'argent du trésor d'Ontario et parce qu'il s'agit d'une entreprise publique d'Ontario, cette province doit être traitée avec défaveur, défaveur qui n'existerait pas, si cette ligne avait été construite par une compagnie de chemin de fer particulière, telle celle du Grand-Tronc, celle du Grand-Tronc-Pacifique et telles celles du Canadien-Pacifique et du Canadien-Nord! Si l'une de ces compagnies avait construit ce chemin de fer, pas un mot de censure n'aurait été prononcé par quelqu'un de la gauche. Je répète que c'est faire un acte de simple justice envers la grande province que d'accorder une subvention à ce chemin de fer construit avec les deniers publics, en qualité de grande entreprise nationale devant ouvrir à la colonisation un immense territoire, dont l'ouverture a assuré des avantages à la province, en particulier, et au Canada, en général.

Sir WILFRID LAURIER: Je fais observer à la Chambre et je lui demande de prêter attention à ce que je vais dire, que mon honorable ami (M. White) qui vient de terminer son discours, n'a aucunement posé la question sur le terrain où elle devrait demeurer. Je concède immédiatement à mon honorable ami que si une compagnie particulière avait construit ce chemin de fer et que si cette compagnie se fût adressée ici, elle aurait reçu de l'aide; cependant, je soutiens qu'il importe d'établir une distinction entre la façon en laquelle on doit traiter une compagnie et celle avec laquelle on doit en agir à l'endroit d'un gouvernement provincial. Et pourquoi? Parce que si nous faisons ce qu'on nous demande maintenant d'accomplir, nous faisons précisément ce dont mon honorable ami se plaint—nous usons de défaveur à l'endroit des autres provinces. Nous accordons déjà des subventions aux provinces. Celle d'Ontario se trouve à avoir reçu et à recevoir, cette année, l'an dernier et il y a deux ans, du trséor fédéral, un montant représentant à peu près $2,500,000, soit environ $1 par tête de sa population. Chaque année, la province d'Ontario reçoit cette subvention. En cela la province d'Ontario n'est pas la seule favorisée, puisque toutes les autres provinces sont traitées en la même façon, proportion gardée du chiffre de leur population. Le statut stipule qu'une partie du revenu perçu par le trésor fédéral sera partagée entre les provinces, suivant le chiffre de leur population respective. Quelques-unes des provinces consacrent cet argent à l'érection d'édifices publics, d'autres à la construction de voies ferrées. Mais, monsieur le président, si une province emploie cet argent à la construction de chemins de fer, pourquoi sera-t-elle plus favorisée du trésor fédéral?

Une province a bien le droit d'employer comme bon lui semble les subventions qu'elle reçoit, mais il est bien évident qu'ajouter aux subsides accordés à la province d'Ontario, à celle de Québec ou à une province quelconque, c'est commettre une injustice à l'égard des autres.

La province d'Ontario est riche, elle a cru bien faire en se lançant dans la construction des chemins de fer; nous n'y saurions trouver à redire, puisque ce sont ses propres deniers qu'elle fait servir à cette fin. Mais il est des provinces qui, n'étant pas dans une situation aussi avantageuse que celle d'Ontario, ne peuvent pas entreprendre la construction de voies ferrées; or, ces provinces auraient raison de crier à l'injustice si l'on octroyait une subvention à Ontario. Accorder à celle-ci une subvention aux dépens du trésor public, c'est, à mon avis, inciter les autres à la prodigalité, les inviter à dépenser davantage pour venir ensuite demander de l'aide au gouvernement fédéral.

La construction des chemins de fer devrait être du domaine fédéral; si les provinces jugent à propos d'en construire elles-mêmes, fort bien: je n'y puis trouver à redire. Je remarque que mon honorable ami allègue cette année à titre de précédent que la province de Québec a construit en 1884, entre Ottawa et Québec, une voie ferrée qui fait maintenant partie du réseau du Pacifique-Canadien. En entreprenant la construction de chemins de fer, cette province avait assumé une tâche trop lourde pour elle. Ce chemin de fer, elle dut s'en défaire, et le Pacifique-Canadien le lui acheta à un certain prix. C'est alors que le gouvernement de Québec demanda à être indemnisé par le gouvernement fédéral; mais sur quoi se fondait-il? Il excipait de l'intérêt national, disant qu'il avait construit un chemin de fer faisant partie d'une ligne transcontinentale relevant du gouvernement fédéral. Néanmoins, les libéraux, sous la direction de M. Blake, alors chef de l'opposition, soutinrent qu'il n'était pas juste d'accorder cette indemnité à la province de Québec sans rien donner aux autres. Cette attitude n'était-elle pas absolument irréprochable?

Puiser dans le coffre fédéral pour octroyer une subvention à une province quelconque—peu importe que ce soit dans le but d'aider à la construction de voies ferrées ou pour quelque autre objet—c'est commettre une injustice à l'égard des autres provinces.

Il faut conférer les mêmes avantages à chacune d'elles, sinon on ne cessera de s'attirer des reproches bien mérités. C'est pour cette raison que le gouvernement précédent ne crut pas devoir accorder de subventions à une province quelconque pour l'aider à construire des chemins de fer. La

province d'Ontario nous demanda de l'aide, mais nous n'avons pas cru à propos de lui octroyer de subventions; de même nous nous sommes abstenus d'accéder à la demande de la Colombie-Anglaise de subventionner la construction de ses voies ferrées. Les provinces, à notre avis, devraient s'en tenir aux subsides qui leur sont versés chaque année en conformité des prescriptions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et le gouvernement fédéral ne devrait pas aller au delà de ces prescriptions.

Cette aide, nous pouvons peut-être l'accorder parce que les recettes du pays sont abondantes, mais il n'en sera pas toujours ainsi; et, aussi vrai que le soleil se lèvera demain, on créerait là un précédent dont le gouvernement fédéral aurait à se repentir tôt ou tard. Tels sont les inconvénients que je vois à l'octroi de cette subvention à la province d'Ontario. Si c'était la rareté de l'argent ou l'embarras de sa situation financière qui obligeait cette province à s'adresser au gouvernement fédéral, nous aurions pu envisager la question à un autre point de vue; mais comme sa situation financière est excellente, il n'y a rien absolument rien qui légitime sa demande.

De plus, si la manière de voir que je viens d'exposer n'est pas du goût de la majorité, il est un autre point qu'elle saura peut-être apprécier. Qu'une province se construise des chemins de fer, c'est son droit, et je n'y trouverai pas à redire tant qu'elle ne viendra pas solliciter notre aide. Mais si elle vient demander des subventions, le moins que l'on puisse attendre d'elle, c'est qu'elle se conforme aux conditions que nous imposons aux compagnies de chemins de fer. Quand une compagnie autorisée par une législature provinciale vient nous demander de l'aide, nous la lui accordons à la condition que son chemin de fer soit assujéti aux prescriptions de la loi fédérale. N'est-ce pas juste à tous égards? Puisque la grande province d'Ontario réclame pour une de ses voies ferrées l'aide du trésor fédéral, elle devrait consentir à ce que ce chemin de fer soit assujéti à la loi fédérale et à ce que les taux de transport en soient réglementés par la commission des chemins de fer. Cette proposition fut énoncée, l'an dernier, et le premier ministre la combattit en disant que les prescriptions de la loi des chemins de fer sauvegardent déjà les attributions du gouvernement fédéral à l'égard d'un tel chemin de fer.

Il a mentionné l'article 8 de la loi des chemins de fer qui dispose que:

> Tout chemin de fer, chemin de fer urbain ou tramway électrique ou à vapeur dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale d'une législature de province, et qui se relie ou peut se relier ultérieurement à un chemin de fer, ou qui croise ou peut croiser un chemin de fer qui relève, lors de ce raccordement ou croisement de l'autorité législative du Parlement du Canada, est, quoique non déclaré entreprise pour l'avantage du Canada en général, sujet aux dispositions de la présente loi relativement—
>
> (a) au raccordement ou au croisement d'un chemin de fer ou tramway en tant qu'il s'agit de ce raccordement ou de ce croisement;
>
> (b) ou trafic d'entier parcours qui y passe et à tout ce qui en dépend;
>
> (c) aux matières pénales y compris les contraventions et les peines;
>
> (d) aux eaux navigables;
>
> Néanmoins, le présent article n'a pas d'application relativement aux transports d'entier parcours, sur les chemins de fer qui appartiennent à un gouvernement provincial, à moins que ce gouvernement n'y consente.

Cette disposition de la loi des chemins de fer ne s'appliquerait pas au tarif de cette voie ferrée, à moins que le gouvernement d'Ontario n'y consentît. Telle est la loi actuelle; tel est l'état de choses qui existe aujourd'hui. En ce qui concerne le trafic d'entier parcours, notre loi ne saurait s'appliquer au chemin de fer du Témiskaming et du nord d'Ontario, sans le consentement de la province. Il n'y a rien à redire à cela. Si la situation reste ce qu'elle est, le gouvernement d'Ontario devra accorder son consentement avant que la présente loi s'applique. Mais, lorsque le gouvernement d'Ontario lui-même vient solliciter l'aide fédérale et demander ce que demande parfois une compagnie, n'est-il pas juste de lui imposer les mêmes conditions qu'à une compagnie? La seule raison invoquée en faveur de cette subvention, c'est que nous l'accorderions si une compagnie nous la demandait. Nous l'accorderions certainement; mais il ne s'agit pas d'une compagnie, il s'agit du gouvernement d'Ontario qui agit exactement comme une compagnie agirait. Par conséquent, le gouvernement d'Ontario devrait accepter de gré ou de force les conditions que nous imposerions à une compagnie. Ainsi, si je critique ce projet de loi, c'est qu'il n'est pas conforme au véritable esprit de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, et que, si la subvention est accordée, elle devra l'être à la condition ordinaire que les lois fédérales s'appliqueront à ce chemin de fer.

M. DONALD SUTHERLAND (Oxford-sud): Je désire faire quelques commentaires sur le bill dont le comité est saisi. Il est manifeste qu'en entreprenant de construire un chemin de fer et de le mettre en service, la province d'Ontario a commis une faute grave, aux yeux de certains députés de la gauche qui ont discuté le bill. Le député de Renfrew-sud a déclaré que, au moment où ce chemin de fer allait être construit, le projet a été acceuilli avec beaucoup de froideur par l'opposition dans la législature d'Ontario. Il semble vouloir

faire croire que l'opposition a peu coopéré à l'adoption du projet en ce temps-là. Je faisais alors partie de la législature et je me rappelle fort bien ce qui s'est passé. J'ai quelque chose à dire des demandes qui ont été faites à cette époque-là et plus tard relativement à la subvention que le gouvernement fédéral accorde d'ordinaire pour la construction des voies ferrées. L'opposition dans la législature prétendait qu'elle n'avait pas assez de renseignements sur le parcours que suivrait ce chemin de fer. Je crois que le député de Renfrew-sud a dit que le représentant d'Ottawa a pris cette attitude et insisté auprès du Gouvernement sur la nécessité d'obtenir plus de renseignements. De fait, depuis deux ou trois ans, la commission qui administre ce chemin a tenté de surmonter l'un des principaux obstacles qui s'opposent au transport de lourdes charges sur cette voie ferrée. A trente-cinq milles au nord de North-Bay il y a une hauteur considérable, et je crois que la différence de niveau sur ces trente-cinq milles est de 650 à 700 pieds. De nouveaux arpentages ont eu lieu, et la commission ne se propose pas seulement de reconstruire immédiatement cette partie de la voie, mais de construire une voie entièrement nouvelle pour remplacer les trente-cinq milles dont je viens de parler, de manière à ce que la différence de niveau soit de 130 pieds de moins. J'ai l'état estimatif qu'on a préparé relativement au coût de cette voie nouvelle, et je le ferai connaître:

Le coût de ce détournement entre le deuxième mille et le trente-cinquième est de $1,482,500. Le coût du détournement entre Dougherty et Temagami est estimé à $367,675 et le coût du détournement entre Johnston et Latchford, à $220,000, ce qui avec les autres dépenses entre le quarantième mille et le cent douzième pour terrassement, dépenses de $192,925, forme une dépense totale de $2,263,110.

Ces chiffres justifient l'attitude que l'opposition a prise à cette époque-là. Cependant, elle a plus tard conseillé au Gouvernement non seulement de construire ce chemin de fer, mais de l'exploiter aussi, Telle a été l'attitude de l'opposition qui ne s'est pas opposée à la construction de la voie ferrée. J'ai sous la main une question que j'ai inscrite sur le feuilleton de la législature d'Ontario le 3 février 1904. En voici le texte:

Le gouvernement a-t-il demandé au gouvernement du Canada, pour la construction du chemin de fer du Témiskaming et du Nord d'Ontario, la subvention ordinairement accordée pour l'établissement de voies ferrées?
2. Dans l'affirmative, quelle réponse a-t-il reçue?
3. S'il n'a pas adressé de demande, le Gouvernement se propose-t-il d'en adresser une?

A cette question le premier ministre a répondu:

Le gouvernement a demandé au gouvernement du Canada la subvention ordinaire pour le chemin de fer du Témiskaming et du Nord d'Ontario, mais il n'a pas reçu une réponse formelle.

Ils n'ont même rien eu de définitif d'eux. Plus loin il dit:

Le Gouvernement a l'intention de renouveler la demande.

C'était à l'époque où l'honorable George W. Ross était premier ministre de l'Ontario. Il n'a reçu aucune réponse définitive du Gouvernement du Canada lorsqu'il lui a fait cette demande. Des demandes de même nature ont été maintes et maintes fois faites depuis ce temps. J'ai été assez amusé d'entendre le très honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) dire il y a quelques instants qui si l'Ontario n'était pas une riche province, s'il était dans des embarras financiers ou quelque chose de ce genre, il est possible qu'on lui eût aidé. Nous avons si souvent entendu dire que l'Ontario est une province riche et qu'elle doit contribuer à une généreuse dépense à l'égard des autres provinces tout en se voyant refuser le même traitement, étant obligée de faire des travaux qui devraient être à la charge du gouvernement fédéral. Mais lorsque nous venons ici et demandons que cette égalité de justice soit accordée à l'Ontario nous sommes accusés, comme nous l'avons été par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qui a insinué—insinuation qui n'aurait jamais dû être permise dans cette Chambre—que ce bill avait été présenté sous de fausses représentations, et qu'on avait tenté de tromper la Chambre. La province de l'Ontario ne demande pas de faveurs des autres provinces ou du gouvernement fédéral. Nous demandons simplement que justice soit rendue à cette province, et qu'aucune peine ne soit imposée à la province pour entreprendre de construire et exploiter un chemin de fer. Je sais que cela est contraire à la politique des honorables députés de la gauche. Nous savons que dans le passé, lorsque l'on a proposé de prolonger le chemin de fer Intercolonial vers l'ouest jusqu'aux Grands lacs, cette proposition n'a pas été agréée par les honorables députés.

Au lieu de cela ils ont doublé l'Intercolonial, ils se sont efforcés par tous les moyens en leur pouvoir de mettre ce chemin hors de service et de permettre aux chemins contrôlés par des compagnies de mettre les chemins de fer de l'Etat dans une position qui les rende impopulaires dans le pays.

Un mot ou deux seulement sur un autre sujet, c'est l'attitude de l'opposition dans la législature de l'Ontario relativement au bill qui a été adopté par cette Chambre à la dernière session. Nous savons qu'il a été adopté par une forte majorité; nous sa-

vons qu'il est allé au Sénat et a été rejeté par lui. Nous avons trouvé que l'affaire avait été prise dans la législature et d'après les procès-verbaux de la législature, nous savons qu'une motion y a été faite par l'opposition. Je vais lire une partie de la résolution et c'est assez amusant. Elle a même admis que le Sénat du Canada n'avait réellement pas compris la question et que le Gouvernement du Canada était blâmable pour n'avoir pas donné au Sénat le renseignement que le chemin était construit. Je lirai une partie de la résolution:

Et cette Chambre regrette que lorsque la question d'une subvention pour ledit chemin de fer est venue devant le Sénat du Canada dont la session vient de finir, il ne paraît pas avoir été porté à l'attention du Sénat que le gouvernement de cette province avait demandé une subvention lorsque la construction dudit chemin de fer a été entreprise, et avant que la première section de ce chemin de fer fût terminée, et le Sénat paraît avoir considéré la chose simplement comme une demande de subvention pour un chemin de fer dont la construction était terminée, et qui était exploité avec profit.

Le Sénat va jusqu'à dire que c'est un chemin de fer exploité avec profit. Quiconque se donne la peine d'étudier le coût du chemin de fer trouvera qu'il n'est pas exploité avec profit. Ce chemin de fer a coûté à la province de l'Ontario plus de $17,500,000, et nous voyons que dans la dernière année les frais d'exploitation ont augmenté de plus de $200,000, tandis que les gains ont diminué de $70,000 comparés à ceux de l'année précédente. Tout indique que les frais d'exploitation augmenteront. Il faudra dépenser environ $200,000 pour reconstruire le chemin ou pour construire le chemin vers le nord jusqu'à North-Bay, soit trente-cinq milles. Des prolongements se font constamment, jusqu'à présent. La province de l'Ontario a fait face aux dépenses jusqu'à présent et ce qu'elle demande est un simple acte de justice.

Je veux qu'il soit bien entendu que la justice est la seule chose que nous demandons, et que la subvention ordinaire soit payée à cette province. Le chemin sera encore prolongé jusqu'à ce que finalement il atteigne la baie de James, et nous aurons dans l'Ontario un chemin qui fera honneur à l'Ontario et au Canada en général, et un chemin qui pourra être exploité avec succès. Je suis un peu froissé du ton de l'honorable député de Pictou lorsqu'il a parlé sur cette question. Je ne crois pas qu'il convienne à un honorable député de prendre l'attitude qu'il a prise en parlant de la manière dont ce bill a été présenté. S'il avait pris la peine de lire le préambule, il aurait vu qu'il n'induisait pas en erreur. Il dit:

Considérant que le gouvernement de la province d'Ontario a construit une ligne de chemin de fer connue sous le nom de "Temiscaming and Northern Ontario Railway", à partir de North-Bay sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et à un raccordement avec la ligne appelée ligne de Toronto, du chemin de fer du Grand-Tronc, jusqu'à Cochrane sur le chemin du Grand-Trunk Pacific et divers embranchements de ce chemin et a mis ces lignes en service; et considérant que la ligne du chemin de fer allant de North-Bay à Cochrane se raccorde directement par voie du chemin de fer Transcontinental avec Toronto, et aussi avec Montréal et Québec, et comme telle est une œuvre d'utilité nationale et non pas seulement d'utilité provinciale: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

Je ne vois rien d'ambigu ou qui induise en erreur en cela. L'objet est parfaitement clair. C'est pour remédier à une injustice qui a été faite à la province pendant un grand nombre d'années. Je crois que cela devrait être adopté par la Chambre sans une voix dissidente, et nous devrions au moins reconnaître que toute province qui entreprend quelque chose de ce genre mérite de l'encouragement et ne devrait pas être punie de cette manière.

M. EDMOND PROULX (Prescott): L'honorable monsieur a-t-il objection à ce que les tarifs de ce chemin de fer soient sous le contrôle de la commission des chemins de fer pour le Canada?

M. SUTHERLAND: Je présume que l'honorable monsieur comprend que ce chemin de fer est la propriété et est sous le contrôle de la couronne, et qu'en conséquence il ne pourrait pas être placé sous le contrôle de cette commission.

M PROULX: Mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) a dit que le peuple de l'Ontario a été très désappointé de l'action du Sénat à la dernière session en proposant un amendement qui a eu l'effet, comme il dit, de tuer le bill. Il n'a pas eu l'effet de tuer le bill, mais il a donné au Gouvernement une excuse pour laisser tomber le bill.

Le Sénat proposait de mettre les tarifs de ce chemin de fer sous le contrôle de la Commission des chemins de fer pour le Canada. L'été dernier, j'ai parcouru quelques parties du nord de l'Ontario, traversées par ce chemin de fer, et j'ai rencontré quelques personnes qui n'ont pas été désappointées de l'octroi du Sénat. Elles ont dit que le Temiscaming and Northern Ontario railway faisait une distinction à leur encontre, et que les tarifs étaient trop élevés. Un homme m'a dit qu'il avait payé $38 de fret sur un wagon de machines de North-Bay à Englehart, tandis que le tarif sur le chemin de fer du Grand-Tronc depuis Hamilton jusqu'à North-Bay, ce qui est environ le double de la distance, n'est que de $30. J'approuve l'octroi de cette

subvention, mais à condition que les tarifs soient placés sous le contrôle de la commission des chemins de fer.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Je ne serais pas intervenu dans ce débat si le ministre des Chemins de fer n'avait pas fait une distinction entre les deux lignes projetées du chemin de fer Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse, et n'avait pas entrepris de se justifier ainsi que son ministère d'avoir refusé de construire un chemin de fer jusqu'au comté de Guysborough, pour quelque raison qu'il n'a pas expliqué clairement à la Chambre. Je prétends que les cas de ces deux lignes d'embranchement projetées sont très similaires.

Si l'on pouvait faire une distinction entre elles, le chemin allant de Sunnybrae vers le comté de Guysborough était plus avancé que le chemin allant de Dartmouth à Dean's-Settlement à l'époque de la défaite de l'ancienne administration, en ce sens, qu'il avait été dépensé plus d'argent sur le prolongement projeté de Sunnybrae à Guysborough.

Permettez-moi de dire brièvement ce qui a été fait. A l'époque où l'ancienne administration s'occupait de ce chemin, on a jugé nécessaire d'avoir deux embranchements, l'un partant de la ville de Dartmouth et passant par la vallée de la Musquodoboit jusqu'à Dean's-Settlement, l'autre partant du village de Sunnybrae et allant jusqu'au port de County-Harbour et à la ville de Guysborough, afin de construire le chemin de fer depuis l'Intercolonial jusqu'à la ville de Guysborough, il est devenu nécessaire d'acheter l'embranchement de Sunnybrae, d'environ douze milles de longueur, et appartenant avant cette date à la Nova Scotia Steel and Coal Company. L'ancien Gouvernement avait des arpenteurs en campagne au moment de sa défaite, il y avait des arpenteurs au travail sur la ligne de Musquodoboit et aussi sur la ligne de Guysborough. Dans le cas de la ligne de Guysborough ils ont fait de plus grands progrès.

Ils avaient été jusqu'au point d'acheter la ligne de Ferrona à Sunnybrae au prix de $100,000. Ils avaient obtenu des titres sur ce chemin qui devait faire partie de l'embranchement de Guysborough. L'arpentage était terminé entre Country-Harbour et Guysborough. L'arpentage de la partie ouest de cette ligne n'était pas complètement terminé, et il a été décidé d'accorder le contrat en deux sections. Un contrat a été donné pour la section de Country-Harbour à Guysborough et l'embranchement de Sunnybrae a été acheté. Par conséquence, mon honorable ami ne peut pas se justifier d'abandonner l'embranchement de Guysborough en disant qu'il avait été fait moins de progrès sur cette ligne que sur l'embranchement allant à Halifax. Je ne crois pas que mon honorable ami soit sincère lorsqu'il dit que si l'arpentage avait été terminé entre Sunnybrae et Country-Harbour, il n'aurait pas abandonné la construction de l'embranchement de Guysborough. Il est évident pour quiconque comprend les choses que ce n'est pas là la raison de cet abandon. Un million de dollars avait été voté pour construire un chemin depuis Sunnybrae jusqu'à Country-Harbour et jusqu'à la ville de Guysborough. Il n'était pas question de l'achèvement des arpentages. Le million de dollars dans l'autre cas a été voté pour construire une ligne d'embranchement dans le comté d'Halifax. On ne peut faire honnêtement aucune pareille distinction entre elles.

Lors de la discussion devant la Chambre, quand l'ancien gouvernement a été autorisé à construire ces embranchements, mon très honorable ami le premier ministre était en faveur de les construire tous les deux. Il ne s'est pas inquiété dans le temps quel serait le trafic, ni il a posé des questions à ce sujet. Personne ne sait mieux que le premier ministre lui-même—et c'est lui qu'on doit tenir responsable de l'action du Gouvernement en cette matière—que le trafic sur l'embranchement de Guysborough sera probablement beaucoup plus profitable que celui sur l'embranchement d'Halifax. Il y a une raison qui frappera le premier ministre s'il envisage carrément la question, c'est que l'embranchement qu'il construit dans le comté d'Halifax traverse la forêt et s'arrête là, tandis que le projet d'embranchement de Sunnybrae à Country-Harbour est destiné à amener une ligne auxiliaire à un port important sur l'océan et à frapper la grande industrie de la pêche de l'Atlantique. Il y a la probabilité de transporter à Country-Harbour la houille des mines du comté de Pictou. Il y a du bois le long de la ligne. Elle atteint un port sur l'océan où l'on peut compter sur l'industrie de la pêche, tandis que rien de cela ne s'applique à l'embranchement qu'il construit dans le comté d'Halifax.

Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer trouve nombre d'excuses pour justifier sa conduite en cette affaire. Il est vrai que poussé au pied du mur à ce sujet, l'an dernier, il a déclaré qu'il serait nécessaire de lui démontrer que si on construisait la ligne dans le comté de Guysborough, cette ligne serait profitable. Il est vrai aussi qu'il n'a pas demandé une certitude comme celle-là lorsqu'il s'est agi du comté du premier ministre. Pourquoi cela? Pourquoi le ministre des Chemins de fer est-il prêt à s'engager dans la construction d'un embranchement à travers la division de mon très honorable ami, sans s'assurer auprès de personne qu'il y aura là assez de trafic pour payer les intérêts ou au moins les dépenses, tandis que dans l'autre cas, il exige que quelqu'un lui donne la preuve que si le chemin est construit là, il y aura

ce que, dans son opinion, il croit être un trafic suffisant.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Pictou, qui donnera cette assurance au ministre? C'est lui qui doit trouver cela. Il nous a dit l'année dernière qu'il ferait une enquête pendant l'été et qu'à la session présente du Parlement il serait en état de donner un état définitif à ce sujet. Quand le Parlement s'est réuni et qu'on lui a posé des questions, qu'a-t-il répondu? Il a dit qu'après avoir consulté ses ingénieurs, il est arrivé à la conclusion qu'il ne lui était pas nécessaire de faire de nouveaux arpentages, mais qu'il lui faudrait envoyer là un expert commercial pour s'assurer s'il y aurait assez de trafic pour payer l'intérêt et les dépenses courantes.

J'ai déjà soumis au ministre des Chemins de fer et Canaux que s'il existe des conditions de ce genre, pour un petit embranchement relié à l'Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse ou n'importe où ailleurs, il ne pourra s'assurer de cela d'aucune source, on ne peut s'attendre à ce qu'une de ces petites lignes destinées à alimenter l'Intercolonial paiera, dès le début, l'intérêt et les dépenses courantes; cela prendra quelque temps avant d'établir un courant de trafic. Tout ce que le ministre veut savoir, c'est si, dans les environs on peut racoler assez de trafic pour que, s'il construit la ligne d'ici quelques années, le commerce prendra cette route. Quelle est l'histoire, dans la province d'Ontario, de ce chemin au sujet duquel on discute actuellement? Ne s'est-il pas amélioré? Ses revenus ne sont-ils pas plus considérables cette année que l'année dernière?

M. SUTHERLAND: Non, moindres.

M. SINCLAIR: Les remarques de l'honorable député d'Oxford-sud au sujet de ce chemin de fer m'ont surpris. Dans la province d'Ontario, il était notoire que ce chemin de fer, grâce à sa direction, était payant; c'était une ligne d'un bon rapport. Et l'on faisait des comparaisons entre l'administration de cette ligne ontarienne et l'administration de l'Intercolonial; c'est mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux, alors député de Renfrew-sud, qui se chargeait de ce soin. Qu'est-il arrivé dans la province d'Ontario? Le chemin va-t-il péricliter sous le présent gouvernement dans cette province? Après tout, n'est-il pas vrai que ce chemin dans la province d'Ontario rencontrait ses dépenses et payait un intérêt avec la perspective d'être encore plus payant dans l'avenir? Et n'est-ce pas suffisant pour la province d'Ontario? Les subsides ne sont pas accordés au chemins de fer dans le but spécial d'aider une province en particulier, mais dans le but d'améliorer les moyens de transport dans le Canada tout entier. Si une province est assez heureuse pour posséder les moyens voulus pour sustenter une ligne de chemin de fer, grâce à son trafic, sans être obligée de recourir aux subventions officielles et si ce chemin de fer est en état de faire face à ses dépenses courantes et de consacrer une somme considérable pour payer les intérêts sur le capital, avec la perspective de recettes encore plus élevées dans l'avenir, je prétends qu'il n'y a pas lieu pour lui de prétendre à l'aide de la part du Gouvernement. Si la compagnie construisait une nouvelle voie ferrée, nous pourrions être portés à l'aider de subventions à même l'argent public.

Mais surtout lorsqu'on refuse de mettre le chemin sous le contrôle de la commission, cette aide ne devrait pas être accordée. Tous les chemins de fer subventionnés par le Gouvernement tombent sous le contrôle de la commission, en ce qui concerne les taux. C'est là un principe admis par les membres des deux côtés de la Chambre. Si le gouvernement d'Ontario refuse de permettre que le chemin de fer tombe sous la juridiction de la commission des chemins de fer, cela justifie le Sénat d'avoir fait ce qu'il a fait à la dernière session.

J'aimerais avoir une déclaration de la part du ministre des Chemins de fer et des Canaux sur ce que sera sa politique future en ce qui concerne les embranchements de la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable ami de Pictou lui a demandé de qui il espérait obtenir l'assurance que le nouvel embranchement passant à travers les comtés de Pictou et de Guysborough serait un embranchement payant. Pourquoi fait-il une distinction entre le comté que représente le premier ministre et celui de Guysborough dans un cas comme celui-ci? Lorsque le premier ministre très peu de temps après son arrivée au pouvoir a envoyé un télégramme à l'île du Prince-Edouard, quelques jours avant l'élection, donnant l'assurance que le système de traverse serait établi et quand les embranchements ont été promis aux résidents de l'île du Prince-Edouard, a-t-on fait enquête sur la possibilité des profits de ce chemin?

M. COCHRANE: Il y avait un engagement et il devait être mis à exécution.

M. SINCLAIR: Quoi?

M. COCHRANE: Il avait été pris un engagement lors de l'entrée de l'île dans la Confédération que quelque chose serait fait dans ce sens.

M. SINCLAIR: Aucun engagement n'avait été pris décrétant la construction d'un certain nombre d'embranchements. Le ministre est à construire plusieurs embranchements dans la province de l'île du Prince-Edouard. Pose-t-il là le même principe qui a été posé en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse? Envoie-t-il un expert dans l'art du commerce à l'île du Prince-Edouard afin

de s'enquérir si ces lignes sont destinées à payer ou non. Je n'ai pas d'objection à la construction des embranchements sur l'île du Prince-Edouard et je ne veux que l'on croie que j'en ai, mais je fais remarquer que l'on cherche à faire une distinction entre les embranchements de l'île du Prince-Edouard et du comté de mon très honorable ami d'un côté et l'embranchement du comté de Guysborough de l'autre; c'est au ministre à dire pourquoi on fait cette distinction

M. W. F. MACLEAN (York-sud): J'ai dit au commencement de cette séance que les différentes sections du pays devraient être mises sur le même pied et je réitère ma prétention. La province d'Ontario a entrepris un ouvrage qu'une compagnie de chemin entreprend, d'ordinaire, elle-même, ailleurs; et parce que cette province a construit un chemin qui ouvre un nouveau pays —un pays qui vaut celui que l'honorable député d'Edmonton dit avoir été ouvert par la section de l'ouest du Grand-Tronc, pourquoi ne serions-nous pas mis sur le pied des autres? C'est le Dominion qui a fourni les finances du chemin à l'ouest d'Edmonton; et la province d'Ontario qui a construit ce chemin demande seulement le subside ordinaire. Parce que ce chemin est la propriété du public doit-il être mis sur un pied différent des autres? Parce qu'il n'a pas de stock grossi, parce que tout l'argent souscrit a servi à l'entreprise et la ligne bien construite, va-t-on s'empresser de décourager l'entreprise publique? Il reste encore des territoires à développer par le chemin de fer Temiskaming and North Ontario. Nous espérons que l'on construira une ligne jusqu'à la baie James et en ouvrant la baie James au commerce, ouvrir une voie jusqu'aux eaux navigables de la baie d'Hudson. Cependant, un chemin de fer comme celui-là doit être mis sur un pied d'infériorité parce que c'est une propriété publique. Ce pour quoi je lutte, c'est ce pied d'égalité pour lequel j'ai lutté cet après-midi au sujet du taux de transport des marchandises. Il n'y a pas de raison d'établir cette différence, aucune raison, pour que le peuple, s'il entreprend la construction d'un chemin de fer, ne soit pas aussi bien traité qu'une compagnie privée. Assurément, une province a droit d'être aussi bien traitée que n'importe quelle compagnie. Je m'insurge contre l'idée que si un chemin est construit et possédé par le public ne doive pas être aussi bien traité que les autres chemins de fer. Ce chemin a permis au Transcontinental, dont nos amis de l'autre côté sont si fiers, d'être exploité à un intervalle de quelques semaines. La section de Québec n'est pas terminée et Ontario est pourvue de cette voie ferrée qui permettra au Transcontinental de faire son œuvre beaucoup plus vite qu'il aurait pu l'accomplir sans cela.

Et voilà qu'un chemin qui provoque des résultats comme celui-là et qui ouvre un vaste pays nouveau ne peut être mis sur le même pied que les autres pour la simple raison que c'est la propriété de la province, la propriété d'un peuple entreprenant qui en a payé la construction. Et on refuse de mettre ce chemin-là sur le même pied parce qu'Ontario est une province riche. Ontario est riche. C'est cette province qui fournit la plus grande partie des revenus de tout le Dominion.

M. MACDONALD: A quoi servent les subventions aux chemins de fer?

M. MACLEAN: Pour aider à la construction des lignes.

M. MACDONALD: Il n'y a pas besoin d'aider à la construction de ce chemin de fer vu qu'il est déjà construit.

M. MACLEAN: Je laisse la réponse au peuple d'Ontario.

M. MACDONALD: Laissez répondre le peuple du Canada.

M. MACLEAN: On demande simplement l'aide que l'on accorde aux autres chemins dans tout le pays.

M. SINCLAIR: Supposons que je concoure dans la proposition de mon honorable ami à savoir que la province d'Ontario a droit aux mêmes privilèges qu'une compagnie, il sera alors forcé d'admettre que la province d'Ontario devrait être soumise aux mêmes conditions que les compagnies? L'honorable député s'est fait avec énergie le défenseur du contrôle des taux; j'ai écouté ses discours sur cette question. Il nous a pendant des années rabattu les oreilles avec cela. Est-il prêt à dire que la province d'Ontario se soumettrait au contrôle des taux par la commission des chemins de fer si elle obtient un subside?

M. MACLEAN: Je ne m'opposerais pas à cela. Parlant en mon nom seul, je dis que je n'ai pas d'objection à cela; j'ai l'intention de rester dans la ligne droite.

M. SINCLAIR: Alors, comment l'honorable député peut-il justifier le parti qu'il supporte quand ce dernier refuse de passer un bill à cause de cette condition?

M. MACLEAN: Je dis que je veux qu'Ontario soit aussi bien traitée que n'importe quelle compagnie, en ce qui concerne ce subside; et si c'est dans l'intérêt public que les taux du chemin de fer de la province d'Ontario soient sous le contrôle de la commission des chemins de fer, je n'y ai aucune objection.

M GRAHAM: L'honorable député de South-Oxford (M. Sutherland) me pardon-

nera, j'en suis sûr, si je ne le suis pas dans son incursion dans l'histoire ancienne de la province. On a fait allusion aux demandes de subventions que la province d'Ontario a faites les années passées. C'est vrai que de telles demandes ont été faites et j'admets avoir supporté le premier ministre d'alors qui les a faites Lorsque ce chemin a été construit, ses résultats étaient problématiques; on le construisait simplement pour ouvrir une certaine partie du pays et on avait beaucoup raison de demander un subside. Les circonstances sont quelque peu changées aujourd'hui, mais je n'hésite pas à dire aujourd'hui que je ne m'opposerais pas à l'octroi d'un subside à ce chemin de fer. Je tiens à faire remarquer cependant qu'on ne peut mettre sur le compte du chef actuel de l'opposition aucune considération politique, parce que c'était un de ses amis qui était à la tête du gouvernement d'Ontario qui a demandé la subvention. Le chef actuel de l'opposition a toujours suivi la conduite qu'il a tracée ce soir. Il a refusé la demande de l'honorable G. W. Ross, maintenant sir G. W. Ross, quand il était premier ministre d'Ontario, d'un subside pour cette ligne, de sorte que quelle que fût son attitude sur cette question, il n'était pas mû par des considérations politiques.

M. SUTHERLAND: Je crois que l'honorable monsieur se trompe, il n'a pas refusé, il n'a pas donné de réponse définitive purement et simplement.

M. GRAHAM: Si mon honorable ami me demande $5 et que je m'éloigne de lui sans les lui donner, il pourra facilement dire que je ne veux pas les lui donner. Je ne me rejouis pas du fait que le chemin de fer d'Ontario n'est pas lucratif, mais je veux attirer l'attention du ministre des Chemins de fer sur le fait que dans toute la province d'Ontario, on m'a dit que si l'Intercolonial était exploité sur le même pied que l'est le chemin de fer de la province d'Ontario, j'aurais un surplus quand, comme question de fait, les deux chemins de fer étaient dans le même cas, c'est-à-dire que tous les deux avaient un surplus sur les dépenses courantes, mais ne payaient pas de dividende.

Le Temiskaming & Ontario Railway est un chemin de fer bien administré, mais l'honorable député de Prescott (M. Proulx) a soulevé un point sur lequel on a fortement attiré mon attention. J'ai en ma possession des communications venant de gens le long de la ligne du Temiskaming & Northern Ontario me demandant instamment de mettre le chemin de fer du gouvernement d'Ontario sous le contrôle de la commission des chemins de fer en ce qui concerne ses taux.

Si le ministre des Chemins de fer veut comparer les taux de cette ligne avec ceux de l'Intercolonial, il constatera, à moins qu'un changement ait été fait durant les quelques derniers mois, que ceux de l'Intercolonial sont de beaucoup moins élevés. J'admets comme toujours que cela flatte l'orgueil d'une province que d'être propriétaire d'un chemin de fer; il y a là comme ici un gouvernement et le Temiskaming & Northern Ontario est un chemin de fer qui appartient au gouvernement comme l'Intercolonial est un chemin de fer du Gouvernement. Mais du moment que le gouvernement d'Ontario se met sur le même pied qu'une compagnie, il doit s'attendre à trouver sur sa route les inconvénients comme les avantages auxquels les compagnies ont à faire face. Comme je l'ai dit, un gouvernement provincial met une certaine fierté à gérer ses propres affaires, comme le Gouvernement fédéral du reste, bien qu'il nous demande une subvention; mais je fais au premier ministre une remarque qu'il trouvera raisonnable, en répétant ce que j'ai dit l'année dernière, à savoir que puisque le gouvernement d'Ontario fait une demande de subvention, il devra consentir à ce que les taux de parcours complet sur sa ligne soient mis sous le contrôle de la commission des chemins de fer.

M. COCHRANE: Cela sera en vertu de l'entente faite au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, ratifiée par le Gouvernement et soumise au Parlement.

M. GRAHAM: Peut-être que oui, peut-être que non. J'ai lu avec soin cet arrangement. Le point que je désire soulever est celui-ci: que le gouvernement de l'Ontario a loué à une compagnie des droits de parcours entier. Cette compagnie-là contrôle une voie transcontinentale. Si le gouvernement provincial de l'Ontario ne décide pas que les taux de parcours seront absolument assujettis à la décision de la commission des chemins de fer, nous aurons alors une maille dans une ligne complète qui ne sera pas sous le contrôle de la commission.

Quand j'ai mentionné ce cas, l'an dernier, mon très honorable ami le premier ministre ajouta l'article de la loi, section 4, qui dit:

> Cette loi deviendra en vigueur le jour qui sera fixé par une proclamation du Gouverneur en conseil, publiée dans la "Gazette du Canada".

Il m'a assuré, je crois, qu'avant que la loi vînt en force, il s'entendrait avec le gouvernement de l'Ontario d'après mes propositions, et son côté pratique. Voilà ce que je désire surtout faire comprendre au Gouvernement, qu'il s'occupe d'abord du fait que le trafic direct, sur le Grand-Tronc-Pacifique ou sur toute autre compagnie se servant de sa voie, soit sous le contrôle de la commission des chemins de fer, à tel

point que nous n'aurons aucun embranchement dans le système transcontinental sur lequel nous n'aurons plus aucun contrôle quant aux taux.

M. WILLIAM CHISHOLM (Antigonish): Me sera-t-il permis de m'inspirer de l'esprit de justice qui me paraît animer le ministre des Chemins de fer, qui a fait un plaidoyer en faveur du chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario et au nom du gouvernement de l'Ontario et qui a basé son appel sur une base de justice stricte? Je tiens à attirer son attention sur une section où l'Intercolonial traverse dans les comtés de Pictou, Antigonish et Guysborough, et je lui demande d'appliquer à ces comtés ce même esprit de justice dont il se targue. Le ministre des Chemins de fer ignore peut-être que cette section de l'Intercolonial, jadis connue sous le nom du chemin de fer Halifax et Cap-Breton, fut construite par une compagnie, et que les municipalités accordèrent gratuitement un droit de passage à travers les comtés de Pictou, Antigonish et Guysborough. Subséquemment, le gouvernement fédéral prit cette partie de la voie qui est aujourd'hui une partie de l'Intercolonial. Cette partie de l'Intercolonial qui va du détroit de Canso à Sydney fut construite par le gouvernement fédéral et le droit de passage à travers les municipalités fut payé par ce Gouvernement.

Je prétends alors que, au point de vue de simple justice, les comtés de Pictou, Antigonish et Guysborough, devraient se faire rembourser les argents qu'ils ont payés pour ce droit de passage à travers ces comtés dont se sert aujourd'hui l'Intercolonial. L'an dernier le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse nomma une commission pour s'enquérir des droits des municipalités de réclamer auprès du gouvernement provincial. On a décidé que le gouvernement provincial n'était pas tenu de rembourser aux municipalités les sommes d'argent qu'elles avaient payées pour ce droit de passage. Le fait est évident que les municipalités des trois comtés de Pictou, Antigonish et Guysborough payèrent $200,000 ou peut-être un peu plus pour le droit de passage sur cette partie du chemin que possède aujourd'hui l'Intercolonial, et je prétends qu'il est injuste que l'Intercolonial possède ce terrain. Si l'on ne remet pas les subventions fournies par les municipalités pour les droits de passage, tout comme on vient de le faire dans le cas de l'île du Cap-Breton. Le ministre des Chemins de fer dit que, dans ce cas-ci, il s'est proposé de rendre justice à la province de l'Ontario en tant qu'est concerné le chemin de fer de Temiskaming and Northern Ontario. Le Canada, comme entité, n'en possède aucune partie; mais en tant que l'Intercolonial est concerné, le Canada, voire même tout le pays, en son entité, le possède. Il n'est que juste, par le fait même que l'Intercolonial est la propriété du Canada, que les Canadiens paient pour et ce crédit ou le coût de droit de passage imposé aux municipalités fait autant partie du coût original de l'Intercolonial que tout ce qui s'y rapporte. Je crois alors que le ministre des Chemins de fer aurait raison de considérer les réclamations à ce sujet. Il y a quelques années, la province de la Nouvelle-Ecosse réclama une subvention pour se rembourser ce qu'elle avait payé à la compagnie possédant cette partie de la voie ferrée qu'on appelle aujourd'hui l'extrémité orientale de l'Intercolonial, et ce gouvernement, d'après un octroi accordé par une commission, nommée à ces fins, fut forcé de remettre ces crédits à la province. La réclamation des municipalités est tout autant bonne, de fait elle est meilleure contre l'Intercolonial que celle soumise par la province de la Nouvelle-Ecosse à l'effet d'avoir des subventions pour cette partie du chemin de fer et je tiens à demander au ministre des Chemins de fer de s'occuper de cette question et de voir s'il ne pourrait pas y remédier. Quand on se réclame de la justice pour aider la voie ferrée du Témiscamingue d'Ontario nord, cette question de justice pâlit visiblement en comparaison de celle que l'on réclame pour les comtés d'Antigonish, de Guysborough et de Pictou, au même point de vue.

M. BORDEN: Je désire dire quelques mots pour répondre à certaines remarques faites dans le but de critiquer le ministre des Chemins de fer à propos de son système de traiter les provinces à travers lesquelles l'Intercolonial passe. J'oserais prétendre que, dans toute l'histoire de ce pays, on n'a jamais agi plus généreusement, quant à ce qui concerne le développement de l'Intercolonial, que le fit le député qui détient actuellement le portefeuille du ministère des Chemins de fer et Canaux. La construction d'un chemin de fer que l'on fait actuellement dans le comté d'Halifax, que j'ai l'honneur de représenter, les voies terminales que l'on est en train de développer à Halifax—non pas exclusivement pour l'avantage de ce port, mais pour rendre service à toute la province tout autant qu'à tout le système de l'Intercolonial, les améliorations que l'on fait au point de vue de la permanence de l'Intercolonial, le soin que le ministre des Chemins de fer prend en vue d'établir un système de bateaux traversiers entre la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard—dans toutes ces choses et beaucoup d'autres que je pourrais citer, si cela était requis, le ministre des Chemins de fer et Canaux a démontré sa détermination de, non seulement mettre l'Intercolonial sur une base tout à fait efficace, mais d'étendre autant que possible le système de voies ferrées par toute la Nouvelle-Ecosse. Je ne crois pas que l'on puisse obtenir aucun avantage d'une discussion de ce genre-ci, si

l'on excite la jalousie d'une province de parti pris en l'opposant à une autre. Je laisse ce sujet, mais je dois considérer certains points soulevés par mon très honorable ami le député de Renfrew-sud. Mon très honorable ami, le chef de l'opposition, a prétendu qu'une telle stipulation, sous forme de subvention à un chemin de fer d'Etat dans la province de l'Ontario serait au détriment de toutes les autres provinces.

Eh bien, j'admets que je ne saisis pas la portée de son argument. Si cette voie eût été construite par une compagnie de chemin de fer ordinaire d'Ontario et que la subvention eût été accordée à cette compagnie, il est parfaitement évident que l'argument du très honorable député pécherait par la base. S'il plaît à la province d'Ontario au lieu de subventionner une corporation, de se servir de ses propres fonds, ou si l'on veut le mettre autrement de s'endetter à ces fins, l'intérêt public n'en est-il pas moins concerné si le Parlement du Canada désire encourager et aider la construction de ce chemin de fer tout autant que s'il eût été construit par une corporation privée ou particulière. Je ne crois pas que le très honorable député soit toujours demeuré fidèle aux principes qu'il a énoncés ce soir, parce que les remarques de l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm) me rappellent le fait que dans une circonstance de date assez récente, la politique qu'il a alors adoptée ne s'appliquait pas à celle d'aujourd'hui.

La province de la Nouvelle Ecosse accorda une subvention de $670,000 à une compagnie connue sous le nom de "Eastern Extension Railway", dans cette province. A la subvention provinciale on avait annexé une clause, si j'ai bonne mémoire, permettant à la province de s'accaparer du chemin de fer. Subséquemment, la province s'empara de ce chemin de fer et le continua en opération pour très peu de temps, puis le Gouvernement fédéral s'en empara et il fit alors partie de l'Intercolonial. Plus tard, la province de la Nouvelle-Ecosse prétendit que le montant de $670,000 qu'elle avait voté devait lui être remboursé par le Gouvernement fédéral. Celui-ci le lui rendit avec intérêt, bien qu'il eût été bien compris dans le temps entre les deux gouvernements qu'il ne serait jamais question de subvention.

M. CHISHOLM: Après que le montant fut voté.

M. BORDEN: Voici ce qui fut fait: Le gouvernement fédéral laissa la chose à la discrétion de certains arbitres qui devaient décider si, oui ou non, la subvention serait payée, sachant parfaitement d'avance la décision des arbitres. Voilà en aussi peu de mots que possible ce que comportait cette transaction, en tant que je m'en rappelle.

M. SINCLAIR: Comment pouvaient-ils connaître d'avance la décision des arbitres?

M. BORDEN: Parce que les conditions soumises aux arbitres indiquaient clairement la conclusion à l'effet que la subvention serait remboursée. Il n'était soumis aucune base de réclamation judiciaire. La question devait être réglée d'après des considérations tout à fait équitables, et je ne sache pas que le ministre des Chemins de fer obtiendrait aucune approbation de l'autre côté de la Chambre s'il soumettait la question d'accorder cette subvention au jugement équitable de certains arbitres de son propre choix.

M. McKENZIE: Si le premier ministre veut bien considérer la décision rendue lors de cet arbitrage, il verra que l'ancien juge en chef de l'Ontario a basé sa décision entièrement sur le fait que le gouvernement fédéral avait rompu son contrat et que c'est à cause de cela que l'argent devait être remboursé.

M. BORDEN: Il y a quelque temps que j'ai vu les documents, mais d'après ce que je me rappelle, je diffère d'opinion avec mon honorable ami. D'après mon souvenir, il y eut une réclamation d'urgence. On prétendit que, le gouvernement étant incapable d'en entreprendre l'exploitation, se trouvait placé dans une alternative qu'il devait accepter et le gouvernement fédéral dut s'emparer de cette voie ferrée. Je ne parle que de mémoire, car je n'ai pas par devant moi les documents.

Il y a un autre point qui a été mentionné, tant pour mon très honorable ami le chef de l'opposition et l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), et c'est un point qui a de l'importance. Mon honorable ami de Renfrew-sud a dit que j'ai fait observer l'année dernière que nous nous proposions de ne pas mettre la loi en exercice tout de suite. Ce n'était pas dans le bill tel qu'il a été originairement proposé à cette Chambre. Nous l'avons amené par voie de modification et nous l'avons certainement amené dans le but de faire des négociations avec le gouvernement d'Ontario sur ce point. En présentant le bill cette année, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a intercalé cet article que nous avions adopté comme modification l'an dernier, et voici la manière dont il se trouve devant la Chambre. Il est important que les taux d'entier parcours soient sous le contrôle d'un seul corps, mais mon honorable ami de Renfrew-sud sait parfaitement que les dispositions de la loi des chemins de fer nous empêcheraient de mettre ceci en opération sans le consentement du gouvernement d'Ontario. Je ne sais pas quels peuvent être les résultats des négociations,

mais nous aurons cette considération à l'esprit. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, est imprégné de la nécessité qu'il y a de cette disposition, mais il est aussi imprégné de la considération que pour le résultat pratique il devrait indubitablement y avoir un contrôle de ce genre.

Sir WILFRID LAURIER: Quand le gouvernement de l'Ontario viendra ici pour avoir une subvention de ce genre, mon très honorable ami ne pense-t-il pas que la subvention devrait être accordée à la condition qu'il convienne du contrôle des taux sur ce chemin de fer.

M. BORDEN: Mon très honorable ami s'écarte de sa propre maxime de s'en rapporter aux sentiers ensoleillés. Ce que nous proposons ici n'est pas de tenir le pistolet braqué à la tête du gouvernement de l'Ontario, mais d'insérer une disposition que nous permettre de négocier avec le gouvernement de cette province et de tâcher d'en arriver à une conclusion par les sentiers ensoleillés que mon très honorable ami avait l'habitude de pratiquer.

Sir WILFRID LAURIER: Les sentiers ensoleillés sont toujours bons, mais quelquefois ils ne sont pas suffisants.

M. BORDEN: Nous comptons que dans les circonstances ils vont suffire. En tenant compte de ces considérations, il me semble que le bill est une mesure parfaitement raisonnable. Je ne vais pas répéter les arguments dont je me suis servi avec longueur l'an dernier. J'acquerrai peut-être la reconnaissance de tous les honorables députés de la Chambre si je me contente de référer à ce que j'ai dit l'an dernier sans prendre de nouveau le temps de la Chambre.

M. SINCLAIR: Je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer devrait absolument ignorer la question posée par mon honorable ami d'Antigonish (M. Chisholm). Les cas sont bien analogues. Nous n'avons pas le temps ce soir de discuter les réclamations de ces municipalités pour le remboursement de l'argent qu'elles ont été priées de verser au chemin de fer dont mon honorable ami dirige l'exploitation. Mais je crois que mon honorable ami devrait voir à ce qu'une considération quelconque fût donnée à sa demande quand il la met devant le ministre. Il a fait observer que ces trois municipalités ont été forcées par un acte local de verser une forte somme d'argent pour le droit de passage du chemin de fer Intercolonial à travers ces municipalités. La population ne voulait pas payer. Il y a cette distinction entre ce cas-là et le cas de la province de l'Ontario. La province de l'Ontario est entrée dans la construction d'un chemin de fer, et elle le fait de plein gré, et elle possède le chemin; dans le cas de ces trois municipalités, une loi du Parlement a été adoptée en vertu de laquelle elles ont été taxées. Elles ont résisté à la taxe devant les tribunaux, elles ont succombé et l'argent a été perçu. Subséquemment, le chemin de fer a été transporté au Dominion du Canada, et c'est aujourd'hui l'une des parties les plus profitables de l'Intercolonial. Mais les municipalités n'ont pas reçu le remboursement de leur argent. Si la province de l'Ontario doit être remboursée de la subvention que, au dire de mon honorable ami, elle aurait dû recevoir il y a des années, assurément les municipalités d'Antigonish, de Pictou et de Guysborough devraient être remboursées pour l'argent qu'elles ont été forcées à mettre dans l'Intercolonial maintenant possédé par mon honorable ami, dont les profits sont pris par lui pour être mis dans le trésor du pays. Je ne veux pas discuter cette question dans une proportion quelconque, mais je crois que le ministre des Chemins de fer devrait reconnaître la position de mon honorable ami d'Antigonish et lui donner une réponse.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le chef de l'opposition de la législature de la Nouvelle-Ecosse a pris la position que la réclamation des municipalités est plus forte que la réclamation de la province. La réclamation de la province a été maintenue par une commission présidée par un ancien juge en chef de l'Ontario, et la réclamation des municipalités contre le Gouvernement, si elle était présentée ne pourrait pas avoir un succès égal.

M. COCHRANE: Je ne crois pas que l'on puisse s'attendre à ce que j'affirme une opinion sur cette question, parce que, personnellement, je n'en connaissais rien avant de l'entendre discuter ici ce soir; mais je serai heureux de m'en occuper durant la vacance de façon à être en état de la discuter avec mon honorable ami plus tard. Je regrette que les honorables députés de la Nouvelle-Ecosse ne nous soutiennent pas sur ce bill, parce que tout ce que nous faisons est d'accorder une subvention à une province qui construit un chemin de fer. J'ai déjà dit que je serais heureux de recommander une subvention à la Nouvelle-Ecosse, si le gouvernement voulait seulement construire un chemin de fer.

M. SINCLAIR: Si mon honorable ami voulait transférer le chemin de fer Intercolonial de la Nouvelle-Ecosse à la province, elle pourrait être en état de faire quelque chose avec les petits embranchements qui alimentent la ligne principale. Mais sans cela, il est superflu pour mon rable ami sait bien que nous sommes en de subventionner la province.

M. CHISHOLM: L'honorable ministre a-t-il une demande de subvention de la Antigonish Coal Company pour une courte ligne de chemin de fer entre Antigonish et Coal-Harbour?

M. COCHRANE: Je ne me rappelle pas que j'en aie reçu une.

M. CHISHOLM: Vous en aviez une l'an dernier, mais je demande relativement à cette année.

M. McKENZIE: Je ne crois pas que je devrais laisser passer les observations de l'honorable premier ministre sans donner une légère explication. Le premier ministre dit qu'il n'est que juste que le gouvernement de la province d'Ontario reçoive cet argent à cause de la grosse somme d'argent qu'il a dépensée pour la construction du chemin de fer Témiskaming et Northern-Ontario, qu'il y a un précédent par le versement de l'argent, à raison du traitement que la province de la Nouvelle-Ecose a reçu des mains du gouvernement de mon très honorable chef, et que à cause de la position que le chef de l'opposition a prise à cette occasion, il n'est pas juste qu'il prenne une autre position relativement à ce cas-ci. Il n'y a pas d'analogie entre les deux cas. Le premier ministre va éprouver des difficultés à trouver un précédent par la ligne de conduite que suit actuellement son gouvernement. Il peut y avoir des cas dans le dominion du Canada, où une province a reçu une subvention pour la construction d'un chemin de fer dans ses propres limites, mais je n'en connais pas. Je serais heureux si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) voulait nous parler d'un précédent qu'il y a pour cette ligne de conduite. Je suis sûr qu'aucun traitement de ce genre n'a été accordé à la province de la Nouvelle-Ecosse. Je ne sais pas qu'aucune autre province du Canada ait jamais reçu une subvention du Gouvernement fédéral pour la construction d'un chemin de fer. En 1877, un arrangement a été conclu entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et le Gouvernement d'Ottawa que quand un chemin serait construit de New-Glasgow au détroit de Canso, le Gouvernement d'Ottawa remettrait au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse la ligne connue sous le nom de l'embranchement de Pictou qui appartenait au Dominion depuis le commencement de la confédération. Ainsi que je comprends la chose, l'embranchement de Pictou est aujourd'hui la partie de la ligne qui va de Truro à Pictou-Landing, une partie de chemin de fer qui a beaucoup de valeur, et il devait être remis au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse aussitôt que le chemin de fer serait complété de New-Glasgow au détroit de Canso. La Eastern Extension Company a complété son chemin à la suite d'un arrangement conclu avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, dont les détails ne seraient pas pertinents à cette discussion, et quand la compagnie a terminé son chemin il a été assumé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est venu trouver le gouvernement de sir John Macdonald et a demandé l'accomplissement du contrat de lui passer l'embranchement de Pictou et il y a eu une loi du Parlement de passée pour ratifier cet arrangement. Mais sir Charles Tupper qui était alors ministre des Chemins de fer et Canaux a refusé de consommer le marché, et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a été forcé de remettre cette ligne Eastern Extension au Gouvernement du Canada, parce que sans l'aide de l'embranchement de Pictou, il ne pouvait pas l'exploiter du tout. Un marché a été imposé au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse qui était absolument injuste, mais à raison de l'omission du Gouvernement fédéral d'exécuter sa part de l'arrangement, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a été obligé de sacrifier ce chemin de fer Eastern Extension. Il a toujours prétendu qu'il devait être remboursé de l'argent qu'on lui avait arraché, et incapable d'obtenir la reconnaissance de cette réclamation, il a obtenu à faire renvoyer la chose à l'arbitrage. Sir George Burton, aussi juge en chef de la province de l'Ontario, est celui qui a entendu la cause et qui a rendu la sentence. Sa décision est une question d'archives, et mon honorable ami peut voir qu'il l'a basée entièrement sur le motif que le Gouvernement du Canada avait forfait à son contrat en omettant d'exécuter le marché et qu'il était tenu de rembourser l'argent que la Nouvelle-Ecosse avait perdu à raison de cette omission. Ceci est brièvement ce qui s'est passé, et mon honorable ami et son gouvernement ne sauraient trouver dans cette opération un précédent qui justifie la proposition qui est devant la Chambre ce soir.

Sur l'article 3 (comment la subvention doit être versée).

M. GRAHAM: Je vois qu'il n'y a pas de différence de l'inspection usuelle d'un chemin. Ces embranchements seront-ils construits conformément à notre modèle?

M. COCHRANE: Oui, chaque embranchement va coûter au moins $30,000 du mille.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté).

3e LECTURE DU BILL DES RECLAMATIONS CONTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. BORDEN: Il y a quelque temps, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a porté à l'attention de l'honorable

ministre des Chemins de fer et Canaux un bill qui est au n° 35 des bills et ordres publics. L'objet de ce bill est de pourvoir plus efficacement au règlement des petites réclamations sur l'Intercolonial. Une très petite modification à la loi porte la juridiction des cours de comté de $200 à $500. Si mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre n'y ont pas d'objection, je suis disposé à proposer que le n° 35 des ordres et bills publics soit appelé maintenant.

(La motion est adoptée.)

Sur motion de M. Macdonald, le bill n° 95 pour modifier le chapitre 26 des lois 9-10 Edouard VII, intitulé: Loi pour pourvoir au règlement des petites réclamations qui se soulèvent respectivement à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, a été lu une deuxième fois, et la Chambre s'est formée en comité sur ce bill. (Présidence de M. l'Orateur suppléant.)

Sur l'article 1er (réclamations de moins de $500).

M. BORDEN: Le bill simplement prévoit que le mot "cinq" soit substitué au mot "deux" dans la loi qui doit être modifiée. Je crois que le meilleur avis serait de rédicter tout l'article, vu que ceci est une forme plus désirable de rédaction. Je fais en conséquence motion en ce sens.

M. McKENZIE: Originairement, la cour de comté n'avait juridiction que jusqu'à $400, cette juridiction a été portée il y a quelques années à $800. Je crois que nous pouvons très bien mettre ce bill dans les limites de la juridiction des cours de comté.

M. BORDEN: Je préfère le laisser ainsi que l'a suggéré l'honorable député de Pictou. La proposition de mon honorable ami pourra être prise en considération à un autre moment.

(La modification est adoptée et l'article tel que modifié est aussi adopté.)

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES POSTES.

Sur motion de l'honorable M. Pelletier (ministre des Postes), le bill (n° 248), pour amender la loi des Postes, est lu pour la seconde fois, et la Chambre se forme en comité sur ce bill. (M. l'Orateur suppléant préside.)

Sur l'article 1er (objets transmissibles par la poste).

M. LEMIEUX: En quoi l'article 1er diffère-t-il de l'article 9 de la loi des Postes?

M. PELLETIER: Je reprends tout l'article pour la raison que dans la version française il y a cinq lignes d'omises. Je fais aussi certaines additions aux lignes 16 et 17. A la ligne 16, nous avons les mots "quelques mots ou dessins", les mots " ou dessins qui " sont nouveaux, les mots " de l'avis du ministre des Postes " sont aussi nouveaux. L'article se lit maintenant:

Tous mots qui tendent à avoir un effet dommageable.

Nous faisons lire l'article.

Quelques mots ou dessins, qui, de l'avis du ministre des Postes, tendent à avoir un effet dommageable.

La raison est celle-ci: Mon honorable ami sait que le ministre des Postes s'est toujours efforcé d'empêcher la circulation par la poste de littérature immorale et de littérature d'annonces obscènes de toute espèce. Or, le ministère de la Justice nous a informés que cette pratique que nous avons relativement aux ordres frauduleux que nous suivons depuis des années a été faite illégalement, et il nous a avisés d'ajouter ces mots ainsi que ceux qui se trouvent à la fin de l'alinéa et pour renvoyer à leurs expéditeurs ces lettres, circulaires ou autres objets transmis par la poste. Ceci va nous permettre de continuer légalement ce que le département fait depuis des années. Nous faisons la modification parce que le ministère de la Justice dit que nous devrions avoir cet alinéa, mais il a suggéré la modification afin que nous puissions coopérer sous le régime de l'entente que nous avons avec Washington pour empêcher la fraude. L'honorable député sait que les gens qui sont à la tête de loteries et de cette espèce d'entreprise ont modifié leur champ d'opérations des Etats-Unis où ils ont été découverts, et sont venus de ce côté-ci de la frontière et qu'ils continuent à se servir de la poste pour exercer leurs déprédations. Ils ont mis en question notre droit de retenir leurs lettres et de les leur renvoyer, et nous avons consulté le ministère de la Justice avec le résultat que ce ministère a dit qu'il vaudrait mieux obtenir que le Parlement rendre la chose claire.

M. LEMIEUX: Assurément, je ne trouve pas à redire à l'objet de l'alinéa qu'explique mon honorable ami. A l'heure qu'il est il y a beaucoup d'objets qui passent par la poste et dont le but est de frauder.

Je regrette que mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil) ne soit pas à son siège ce soir, car il me consultait il y a quelque temps à propos d'une certaine loterie française dont la littérature circule dans le comté de Bonaventure, et j'ai vu l'autre jour un article du "Witness", de Montréal, qui attire l'attention sur une loterie allemande dont on dit la même chose. Naturellement, les loteries ont une existence légale en Allemagne et en France, mais au

Canada, ainsi que mon honorable ami le sait, une loi a été adoptée il y a des années contre toutes les loteries. Le ministère des Postes ferait bien d'exercer plus de vigilance pour empêcher les lettres et les circulaires de ces entreprises de passer par la poste. Je n'ai pas d'objection à donner au ministre des Postes la plus grande latitude en cette affaire, parce que je sais que les pouvoirs sont toujours utilisés avec beaucoup de modération, et à cause de la tendance qui existe en certain quartiers de se servir de la poste pour répandre de la littérature immorale. Il n'est que juste qu'il y ait quelqu'un pourvu d'autorité pour empêcher que la poste serve à ces fins-là. Dois-je comprendre correctement que les mots "quelques mots ou dessins qui de l'avis du ministre des Postes tendent à avoir un effet dommageable sur la situation commerciale ou sociale de ceux à qui ils sont adressés" doivent se lire conjointement avec les autres mots exprimés plus tôt dans l'article au sujet de publications immorales et d'entreprises illégales?

M. PELLETIER: Oui; ils vont ensemble.

M. LEMIEUX: Certainement, une carte postale immorale ou une circulaire immorale adressée à A ou à B peut-être de nature à atteindre sa situation commerciale ou sociale. Je vois bien ce point-là. Et quel était l'autre point?

M. PELLETIER: Pour nous permettre de renvoyer ces lettres.

M. LEMIEUX: Oui, je vais donner au ministre des Postes en particulier les noms de deux loteries. Je ne tiens pas à les nommer en public—l'une opère de France et l'autre d'Allemagne; elles envoient des circulaires au Canada.

M. GERMAN: Il est impossible de contrôler cela.

M. LEMIEUX: Je crois que nous le pouvons. Nous avons une loi qui interdit aux loteries d'opérer dans notre pays; et des loteries de France et dAllemagne qui envoient des circulaires au Canada, sont même plus dommageables que des loteries dont le siège principal d'affaires serait dans ce pays. Mon honorable ami de Bonaventure m'a fait voir des circulaires adressées dans le comté avoisinant de Gaspé, que j'ai déjà représenté, et il m'a dit que plusieurs pauvres pêcheurs ont été volés par ce moyen. Si une déclaration autorisée était publiée par le ministre des Postes déclarant que les loteries sont illégales et que ces circulaires sont susceptibles d'être saisies, les gens seraient mis sur leurs gardes. Aussi, relativement aux cartes-postales immorales, il est tout simplement scandaleux de voir quelques-unes des cartes postales qui sont répandues. Beaucoup de ces cartes postales sont répandues sans passer par la poste et le ministre n'est pas revêtu de l'autorité non plus que chargé de la responsabilité d'agir pour la suppression de cette littérature, c'est aux autorités provinciales à agir. Mais nous ne pouvons pas insister trop par notre loi sur le sens que nous avons du mal causé par ces publications immorales et licencieuses.

M. PELLETIER: Je serai heureux si mon honorable ami veut me donner en particulier les renseignements qui nous permettent de poursuivre ces irrégularités, et il peut être assuré que nous ferons tout ce que nous pourrons pour empêcher qu'elles se produisent. Actuellement, nous n'avons pas le droit d'ouvrir les lettres, mais dans ces cas-là, nous envoyons des fonctionnaires de confiance aux personnes auxquelles ces lettres sont adressées, et elles sont priées de les ouvrir en présence des fonctionnaires par qui elles sont alors inspectées. Nous nous efforçons de mettre fin à tout ce qui est susceptible d'objection.

M. LEMIEUX: Il faut dire la même chose relativement aux annonces pour fins illégales. Beaucoup de ces annonces sont répandues, et l'honorable député peut prendre amplement le pouvoir de supprimer toute cette immoralité gratuite.

M. LAW: N'est-il pas dans les attributions du ministre des Postes d'empêcher la circulation de littérature immorale?

M. PELLETIER: Oui.

M. LAW: Je me suis souvent demandé pourquoi le ministre des Postes ne met pas l'interdiction sur la diffusion et l'envoi par la poste par le Sénat de la littérature immorale qu'il expédie de temps en temps relativement aux causes de divorce qui viennent devant lui. Je crois que nous devrions commencer par nettoyer notre propre seuil d'abord, et si le ministre des Postes désire se charger de la chose et empêcher la circulation de la littérature immorale par la poste, je lui conseillerais de commencer par le Sénat et de lui interdire de faire circuler la littérature immorale qui est contenue dans les procès-verbaux des causes de divorce qui sont mises devant lui.

M. PELLETIER: Ceci est une question qui certainement mérite considération.

M. LEMIEUX: Je nai pas, ainsi que mon honorable ami le sait, l'autorisation d'agir pour le ministre des Postes, mais je puis dire à mon honorable ami (M. Law) que quand un divorce est accordé par le Sénat, les seules copies expédiées sont deux copies de la procédure qui sont fournies à chaque membre de la Chambre des communes. Pour ma part, j'ai demandé une copie additionnelle quand j'avais

perdu la mienne, et ma demande a été rejetée par les autorités du Sénat. Pour ce qui est du Sénat, par conséquent, je crois que leur moralité est bien à couvert.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (augmentations de certains appointements).

M. LEMIEUX: Combien cet article couvre-t-il?

M. PELLETIER: $219,000.

M. LEMIEUX: En vertu de cet article, il est décrété que nul ne recevra moins de $2 par jour après une certaine date?

M. PELLETIER: C'est cela. Je déduis des $219,000, les $44,000 que nous payons maintenant en primes, de sorte que l'augmentation nette est de $175,000. L'article est adopté.

Sur l'article 7 (congé annuel d'absence avec paye).

M. LEMIEUX: Quel est ce changement?

M. PELLETIER: La loi telle qu'elle existe décrète que le facteur, au lieu d'avoir un congé d'absence de trois semaines comme les autres membres du personnel, n'a que deux semaines de congé et on peut lui accorder un autre congé de dix jours avec paye, pour cause de service satisfaisant. Il peut renoncer aux dix jours supplémentaires de congé et dans ce cas on lui paye $2 par jour pour le travail qu'il fait durant cette période. En vertu de la présente disposition, nous le mettons sur le même pied que les autres membres du personnel et nous abolissons la période de dix jours.

(L'article est adopté.)

Sur la section 8 (argent pour le paiement des salaires).

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm) (texte): Monsieur le président, je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre sur ce qui concerne les lettres enregistrées. Ne serait-il pas nécessaire d'amender la loi des postes pour empêcher que l'argent ne soit envoyé sans l'enregistrement des lettres chargées?

Il est vraiment regrettable de constater ce qui se passe tous les jours devant nos tribunaux criminels. D'après la loi actuelle, toute personne a le droit de placer de l'argent dans une lettre sans être obligée de la faire recommander. La conséquence de cette manière de procéder est que, très souvent, dans toutes les provinces du Dominion, il se commet des vols de lettres. On voit des enfants, de tout jeunes gens de nos bonnes familles qui s'oublient, et qui s'emparent de un, deux ou trois dollars contenus dans une lettre.

La loi des postes est très sévère, avec raison, et on punit ces employés avec une grande rigueur. Le minimum est de trois ans sans option aucune, et le magistrat n'a pas le droit de réduire la peine. Depuis que je suis procureur de la couronne, j'ai constaté que, malheureusement, un grand nombre de jeunes gens sont envoyés au pénitencier pour le vol d'un dollar et même moins.

Ne serait-il pas temps de faire ce que l'on fait dans d'autres pays qui ont plus d'expérience que nous. Ne pourrait-on pas absolument empêcher le public d'envoyer de l'argent par lettre, à moins que cette lettre ne soit recommandée. Cela existe dans plusieurs pays.

M. PELLETIER: Quels pays?

M. LAFORTUNE: Aux Etats-Unis, en France. Quant aux Etats-Unis, je ne puis l'affirmer, mais en France on n'a pas le droit d'envoyer une lettre chargée sans qu'elle ne soit recommandée. Et il y a plus, la personne qui met de l'argent dans une lettre sans la faire recommander est punissable elle-même. Pourquoi ne pas adopter ce système-là?

Je ne suis pas prêt à vous donner le nom des pays où cela se pratique, mais je suis certain qu'il y en a plusieurs où il est absolument défendu de déposer un sou dans une lettre sans qu'elle soit recommandée.

Les lettres recommandées ne sont presque jamais volées, parce qu'on prend beaucoup plus de précautions et qu'on peut les retracer. Tandis que les vols qui se commettent sont presque toujours dans des lettres non recommandées.

D'après mon expérience, il est bien rare que l'on amène devant les tribunaux le voleur d'une lettre recommandée, parce qu'il n'ose pas y toucher.

Je suggère donc à l'honorable ministre de prendre la chose en sérieuse considération; d'en faire une étude toute spéciale, et il constatera que cette législation s'impose.

Autrefois, cela aurait été peut-être plus difficile, parce que les communications n'étaient pas aussi faciles qu'elles le sont maintenant. Mais aujourd'hui, on communique avec tous les territoires organisés et il n'y a pas d'inconvénient d'amender la loi pour arriver à ce but, c'est-à-dire qu'il ne soit permis à qui que ce soit, sous peine d'amende, de déposer un denier dans une lettre sans qu'elle soit recommandée.

Ce nouveau système, au lieu d'être une source de dépenses, sera au contraire une source de revenus. Et quant au public, il sera certainement mieux protégé.

Lorsqu'une lettre est volée, il n'y a pas de recours contre l'Etat; on ne peut pas poursuivre le Gouvernement en disant: J'ai eu de l'argent perdu par la poste, rendez-le moi.

Je crois que le public serait favorable à cette idée.

Les pertes qui sont occasionnées par ces infractions à la loi sont souvent très minimes pour les individus, mais les conséquences en sont très rigoureuses. Or, il faut protéger les employés contre eux-mêmes; il faut diminuer la tentation de soustraire l'argent qui ne leur appartient pas.

J'espère que l'honorable ministre prendra en sérieuse considération cette suggestion, et que s'il ne le fait pas maintenant, à la prochaine session il verra à amender la loi dans le sens que j'ai indiqué.

M. PELLETIER: Monsieur le président, les remarques de l'honorable député méritent certainement considération, et nous examinerons la loi française sur ce point.

M. LAFORTUNE: J'en ai conféré avec un homme qui s'y connaît bien. C'est M. Gaboury, l'inspecteur à Montréal. Il a approuvé fortement cette idée. Il a dit: Vous avez parfaitement raison; et c'est de lui que je tiens cette information. Il a dit: La chose existe dans plusieurs pays. Il ne m'a pas fait cette observation d'une manière imprudente.

M. PELLETIER: Nous allons examiner la chose. Les remarques de l'honorable député auront surtout du bon si nos journaux s'efforcent de faire comprendre au public combien il est imprudent de mettre de l'argent dans des lettres non enregistrées et cela pour ménager quelques sous, le prix d'un timbre. Le public devrait comprendre qu'il y a trois modes de transmission qui offrent une sécurité parfaite; il y a d'abord les bons postaux, puis, le mandat-poste, et enfin, le timbre d'enregistrement.

Les lettres enregistrées, en règle générale, ne se perdent pas; elles sont inscrites dans un livre ou sur une feuille volante et on les suit au passage. On est donc bien imprudent de ne pas se servir de l'un de ces trois modes et cela pour sauver quelques sous. L'argent mis dans une lettre non enregistrée et qui est perdue, ne peut être recouvré par le perdant qui n'a aucun recours contre l'Etat.

Je remercie l'honorable député d'avoir attiré l'attention sur ce point. J'espère que les journaux ne manqueront pas d'en parler et de dire au public qu'il devrait éviter d'envoyer des lettres contenant de l'argent sans les faire enregistrer.

Il y a quelque chose de sacré dans le fait d'une lettre confiée à la poste, mais je ne vois pas comment on peut empêcher les gens de mettre de l'argent dans une lettre non enregistrée. Il n'y a que le génie français qui ait pu trouver ce moyen-là. Dans tous les cas, la chose mérite d'être étudiée.

Quant aux trois ans de pénitencier pour cette offense, je dois dire que la loi est très sévère; mais les "tickets of leave" abondent, et le département des Postes insiste toujours pour que le coupable subisse au moins une peine d'un an; après cela on les laisse aller sur ticket of leave.

M. LAFORTUNE: C'est à l'occasion de l'enquête que j'ai tenue comme commissaire royal au pénitencier de Saint-Vincent de Paul que le ticket of leave a été inventé. Un jeune homme d'une des meilleures familles s'était oublié, et pour avoir volé un dollar il avait été condamné à trois ans de pénitencier. Il me faisait peine de constater cela et c'est une des raisons qui nous a fait adopter le ticket of leave. La chose fut récommandée au ministre de la Justice d'alors, M. Mowat.

Jusqu'à cette enquête, le ticket of leave n'existait pas, et on l'a appliqué pour atténuer les cas extrêmes comme celui-là. Je sais qu'après un an ou deux on laisse sortir ces détenus sous condition.

M. LEMIEUX: Je concours absolument dans les remarques si sages et si humanitaires qui viennent d'être faites par l'honorable député de Montcalm. Comme l'a dit le ministre des Postes, je sais que la lettre est un dépôt sacré, qui ne doit être, pour aucune considération, violé par le courrier, soit par le facteur ou par aucun autre.

Malheureusement, les jeunes gens qui se contentent du maigre salaire de facteur, sont souvent tentés, surtout à l'époque des fêtes—et le ministre des Postes constatera que les vols de lettres d'argent se multiplient surtout à l'époque des fêtes—au moment où le courrier est beaucoup plus volumineux qu'en aucune autre période de l'année, le facteur instinctivement sait qu'il passe beaucoup plus d'argent par la malle, le jeune facteur dont la convoitise est allumée à l'époque du Jour de l'An en palpant les lettres—surtout s'il reçoit un maigre salaire—est tenté de substituer le contenu de la lettre.

Je sais que la loi doit être très sévère, mais quand on vient à considérer, comme l'a dit le député de Montcalm, le montant des vols, la gravité de l'offense et la punition dont est passible celui qui s'en rend coupable; il est difficile d'établir comment la justice doit procéder. Voici un jeune homme de dix-huit à vingt ans qui substilise d'une enveloppe une somme de vingt dollars ou même de vingt-cinq sous—je dis vingt-cinq sous parce qu'ici même, à Ottawa, pendant des années une communauté religieuse qui recevait par lettre des sommes de cinq sous et dix sous a été volée pendant longtemps, jusqu'à ce qu'on ait pu arrêter le malheureux facteur.

Mais quand ce jeune homme arrive devant le magistrat et qu'il se voit condamné à trois ans de pénitencier, vous faites ver-

ser bien des larmes parce que l'offence, tout en étant considérable est frappée d'une punition disproportionnée à cette offense même.

Je ne veux que suggérer la chose au ministre, mais il me semble qu'on devrait prendre en considération l'âge du coupable et établir une échelle de punition. Il me semble qu'un mineur ne devrait pas être condamné au même degré qu'un homme d'âge mûr.

La punition de trois années de pénitencier est un stigmate qui reste pour la vie. Quand même ce jeune homme reçoit à l'expiration de l'année le ticket of leave—que le ministre de la Justice donne libéralement—le stigmate demeure. Il a été condamné, il a franchi le seuil du pénitencier, cela suffit pour qu'il soit désormais exclus de la société et déshonoré.

Il est inutile d'insister, et l'honorable ministre des Postes, qui a longtemps pratiqué devant les tribunaux criminels, le sait comme moi.

Le moyen le plus efficace me paraît être celui suggéré par l'honorable député de Montcalm. Cette question mérite considération, sans toutefois admettre que le service des Postes soit plus mauvais que par le passé. Vu l'augmentation de la population dans les grands centres, il est étonnant que le nombre des vols soit aussi restreint, quand on sait les millions et les millions de lettres transportées à travers le Canada d'un océan à l'autre. Mais dans les grandes villes, dont la population se fait de plus en plus hétérogène, le nombre de vols a augmenté avec le chiffre de la population.

Tous les jours on voit dans les journaux que des jeunes gens de 18 à 20 ans sont condamnés à trois ans de pénitencier pour cette offense. Je le répète, c'est une bien sérieuse punition que trois ans de pénitencier pour un vol souvent bien minime.

Encore une fois, la punition me paraît disproportionnée à l'offense, et mon honorable ami des Postes devrait considérer, de concert avec le ministre de la Justice, s'il n'y aurait pas lieu de mitiger la peine.

M. LAFORTUNE: On pourrait diminuer le coût de l'enregistrement des lettres afin d'engager davantage le public à se servir de ce mode plus sûr de transmettre de l'argent. Cette diminution n'entraînerait pas de perte de revenu pour le département, car je suis certain que, dans ce cas, on aurait recours beaucoup plus à l'enregistrement. Cette diminution serait donc compensée par une augmentation dans le nombre des lettres enregistrées.

Il faut aussi observer qu'à chaque vol on viole également le secret de la correspondance. Il est constaté que l'on ne se contente pas d'ouvrir les lettres pour prendre l'argent qu'elles contiennent, mais aussi, que l'ont lit ces lettres qui souvent sont d'une nature très confidentielle. Il va sans dire que, lorsqu'on ouvre ces lettres, ce n'est pas avec l'intention de les lire, mais de prendre l'argent qu'elles contiennent. Mais on prend occasion de ces vols pour lire les lettres.

Je conseillerais donc au ministre des Postes de diminuer le coût de l'enregistrement afin d'engager le public à faire enregistrer les lettres qui contiennent de l'argent, ce qui protégera du même coup le secret de la correspondance.

M. EMMERSON: La recommandation de l'honorable député de Montcalm (M. Lafortune) est excellente. Le temps semble être arrivé où l'on devrait réduire la redevance exigée pour l'enregistrement d'une lettre. Il semble absurde que l'on vous oblige à payer d'abord 2 sous pour le port d'une lettre et qu'il vous faille en outre y opposer un timbre de 5 sous pour l'enregistrement. Vu les recettes énormes du ministère des Postes, comparativement à ce qu'elles étaient durant les années passées, il semble que ce devrait être presque une obligation de la part du ministère ou du Parlement de prendre en considération la réduction du droit d'enregistrement.

M. CARROLL: Combien de temps un courrier de chemin de fer doit-il servir actuellement avant d'atteindre le maximum de ses appointements?

M. PELLETIER: Le courrier de chemin de fer commence maintenant à $500 et, par des augmentations annuelles de $100, il arrive à $800; puis à partir de $800, l'augmentation annuelle est de $50 jusqu'à $1,400, qui est le maximum.

M. LEMIEUX: Alors l'allocation de parcours le fait monter parfois à $1,800 par année.

M. PELLETIER: Oh! oui, les courriers de chemin de fer sur les longs parcours gagnent un montant assez considérable.

M. CARROLL: J'ai reçu un télégramme du courrier de chemin de fer à Sydney, lequel semble croire que le bill actuel fait quelque changement relativement au temps où le courrier de chemin de fer doit atteindre son maximum. Il semble dire qu'avant le présent bill, il fallait vingt ans pour atteindre le salaire maximum et qu'après l'adoption du bill, il atteindra son maximum après quinze ans.

M. PELLETIER: Ce bill ne fait aucun changement dans ce sens. Le seul effet qu'il produit sur les appointements des courriers de chemins de fer, c'est qu'il leur donne une augmentation de $100 par année à ceux qui, le 1er avril 1913, avaient quinze ans de service.

M. CARROLL: Les courriers de chemins de fer ont-ils demandé une législation

ayant pour effet d'amender la loi de façon à leur permettre d'atteindre le maximum en quinze ans?

M. PELLETIER: La loi le leur permet maintenant. Cet article a été inséré en partie pour faire droit aux demandes des courriers de chemins de fer qui sont venus nous voir. Nous ne pourrons peut-être pas leur accorder toutes leurs demandes cette année, mais nous prenons soin des anciens employés. Dans certains cas, cela les mettra au maximum de leur classe. Nous prenons soin également des facteurs pour lesquels nous dépensons $15,000 de plus cette année. L'an dernier, nous avons pourvu aux appointements des commis de la poste. Cette année, nous prenons soin des anciens courriers de chemin de fer et des facteurs auxquels mon honorable ami du Cap-Breton s'intéresse si vivement. J'espère que nous pourrons faire quelque chose pour les directeurs de la poste, et petit à petit nous ferons droit aux demandes, légitimes pour la plupart, qui nous ont été faites.

M. EMMERSON: Le ministre nous exprimera peut-être son opinion sur la possibilité de réduire les droits d'enregistrement.

M. PELLETIER: C'est la première fois qu'on en parle et, naturellement, il y a une partie de la proposition qui est digne de considération. L'honorable député de Montcalm a fait voir très clairement que cela engagerait peut-être un plus grand nombre de gens à faire recommander leurs lettres, si le prix de l'enregistrement était réduit. Mais c'est là une question qu'il me faudrait étudier de concert avec mes employés afin de voir quel en serait le résultat au point de vue financier. Mon honorable ami parle des fortes recettes du ministère. Tout le monde cherche à s'en emparer et si nous ne les entourions pas d'un mur de Chine, elles disparaîtraient immédiatement.

M. EMMERSON: Je parlais en faveur du soi-disant consommateur. Je ne cherche pas à avoir une partie de ces recettes, mais je désirerais avoir une légère réduction de ces recettes dans l'intérêt du public en général et non dans l'intérêt d'une classe particulière.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami peut toujours être certain que plus on diminue le taux, plus les recettes augmentent. C'est là ce que l'expérience m'a démontré lorsque j'étais à sa place. Lorsque sir William Mulock a réduit le port des lettres de 3 sous à 2 sous, sir Adolphe Caron a fait, de son siège en cette Chambre, la prédiction qu'il y aurait un énorme déficit dans le ministère. La même prédiction a été faite par le ministre du Commerce actuel. Durant une année ou deux la prédiction s'est réalisée, mais si le surplus a été aussi abondant depuis dix ou douze ans, cela est dû en grande partie à la réduction postale de sir William Mulock. Puis, lorsque j'étais ministre des Postes, j'ai fait une autre réduction en ce qui concerne les lettres locales, c'est-à-dire les lettres devant être livrées dans les limites mêmes de la ville où elles sont mises à la poste. Auparavant, le port était de 2 sous; il a été réduit à un sou. Les fonctionnaires de mon honorable ami lui diront qu'auparavant certaines maisons commerciales des villes faisaient livrer des lettres par messager spécial à raison d'un sou par lettre, ce qui, du reste, était contraire à la loi, mais ce qui était fait tellement en grand, qu'il eut été inutile d'essayer à l'empêcher. Ces grandes maisons ont cessé d'employer des messagers spéciaux pour la livraison de circulaires ou d'annonces et elles sont devenus les clients du ministère des Postes, et ce ministère a pu retirer de cette source un montant d'argent assez considérable. Je dirai que, vu les nombreux envois d'argent qui se font dans les diverses parties du pays par lettres recommandées, si l'on réduisait les frais d'enregistrement—et naturellement je dis ceci sauf correction de la part des employés du ministère—je suis porté à croire qu'au bout d'un certain temps mon honorable ami obtiendrait de cette source une augmentation de recettes.

M. PELLETIER: Nous nous occuperons de cela.

M. EMMERSON: Ce serait surtout vrai si l'on défendait la transmission de l'argent par lettres non recommandées. Si l'on défendait cela, comme on l'a très bien suggéré, et si l'on réduisait le droit d'enregistrement, je crois que des recettes du ministère se maintiendraient et que les inconvénients qui résultent de la pratique actuelle seraient en très grande partie évités.

M. PELLETIER: Les deux choses seront étudiées ensemble.

M. CARROLL: En vertu du bill, un employé qui a fait quinze ans de service reçoit une augmentation de $100 par année, à partir du 1er avril 1913.

Mais cette augmentation ne dépassera pas la différence entre ses appointements actuels et le maximum d'appointement d'un courrier de chemin de fer.

Cela me fait l'effet de donner une prime au courrier de chemin de fer qui n'a pas quinze ans de service comparativement à celui qui a fait de vingt à vingt-cinq ans de services.

M. PELLETIER: Cela a pour but d'arranger les choses de façon à ce que les appointements ne dépassent pas le maximum de $1,400. Mes employés m'infor-

ment que nul courrier de chemin de fer n'a encore atteint le maximum de $1,400.

M. CARROLL: F. N. McMillan n'a-t-il pas encore atteint le maximum?

M. PELLETIER: On m'informe que personne n'a encore atteint le maximum de $1,400. Le maximum était autrefois de $1,200, et il y a un an nous l'avons porté à $1,400, que l'on atteindra au moyen d'augmentations annuelles de $50.

M. CARROLL: Je comprends cela; cependant cela ne me paraît pas juste pour celui qui a vingt ans de services et qui pourra atteindre le maximum ou qu'il l'a atteint l'an dernier, disons, avant que l'on y est ajouté les $200.

M. PELLETIER: Nul homme ne l'a atteint.

M. CARROLL: Il peut l'avoir atteint avant l'augmentation de $200.

M. HAZEN: Il peut avoir atteint le maximum de $1,200, mais il y a un an le maximum a été porté à $1,400 devant être atteint au moyen d'augmentations annuelles de $50; de sorte que, au moment actuel, nul courrier ne peut recevoir de $1,250, ou si vous ajoutez $100 à cela, plus de $1,350, ce qui se trouve encore moins que le maximum.

M. PELLETIER: Tous les anciens employés bénéficient de cette règle.

M. McKENZIE: Je me vois obligé de profiter de l'occasion que m'offre la discussion du présent projet de loi pour attirer l'attention du ministre sur certaines questions. Ceci n'a rien à faire avec le projet de loi en discussion, mais je n'aurai probablement aucune autre occasion d'en parler au ministre. Je lui ai écrit à ce sujet une couple de lettres, et chaque fois l'on m'a répondu que l'objet de ma lettre était en délibération. Maintenant que la session tire à sa fin, j'aimerais à demander au ministre, pendant qu'il a ses fonctionnaires près de lui, ce qu'il se propose de faire relativement à un certain contrat dans le comté d'Inverness.

M. PELLETIER: Quel rapport cela a-t-il avec le bill en discussion?

M. McKENZIE: Je ne demande point au ministre des Postes de me dire ce qui se rapporte au bill ou ce qui ne s'y rapporte pas.

M. PELLETIER: Assurément, mon honorable ami sait bien que nous sommes en train de discuter un bill, et il admettra qu'il s'écarte des règlements s'il entend parler d'une chose qui y est entièrement étrangère.

M. McKENZIE: Je demande tout simplement le droit de signaler certaine chose à l'attention du ministre, parce que la session tire à sa fin, et il se peut que nous n'ayons pas une autre occasion de soulever une question qui relève de l'administration des Postes.

M. PELLETIER: Il y aura des subsides supplémentaires.

M. McKENZIE: Dans le comté d'Inverness, un adjudicataire s'est vu retirer sa charge de la manière courtoise et aimable avec laquelle on a coutume de procéder, avant que le temps ne fût expiré et le ministre des Postes a retenu le dernier trimestre des appointements de cet homme. Un maître de poste essaya de porter contre cet adjudicataire une accusation de fraudes dans les élections et on le traduisit en cour de justice.

Des officiers de police ont été envoyés d'Ottawa pour le traîner devant une cour criminelle où, après un procès rigoureux, il a été honorablement acquitté. Malgré cela on lui a retenu son argent. J'ai écrit deux lettres au ministre des Postes pour lui demander pour quelle raison on n'a point remis à ce pauvre homme l'argent qu'il a gagné. Je n'ai pu en savoir la raison, et il est possible que le ministre des Postes l'ignore lui-même, mais il est entouré de ses employés, et j'ose espérer qu'il verra à ce que cet adjudicataire reçoive le peu d'argent qui lui est dû.

M. PELLETIER: Je ne veux point manquer de courtoisie envers l'honorable député qui a persisté à parler d'une chose absolument étrangère au projet de loi en discussion, mais je puis dire que l'on m'a fait rapport que l'acquittement honorable de cet homme a été une injustice criante.

M. HENDERSON: Je désire dire quelques mots au sujet d'une question soulevée par mon honorable ami, l'ex-ministre des Postes (M. Lemieux). Il est dit qu'il se rappelle fort bien que, d'année en année, j'ai insisté avec persévérance pour le convaincre de l'opportunité de réduire le tarif pour les lettres ordinaires dans les villages et les petites villes. Lorsqu'il a fait une réduction de 50 p. 100 dans les grands centres, il aurait dû accorder aux campagnes une réduction égale, c'est-à-dire qu'il aurait dû nous donner un tarif d'un demi-centin au lieu d'un centin. Je ne sais pas comment se comporte actuellement le tarif relativement à la livraison du courrier dans les campagnes, mais il me semble que nous ne bénéficions point du tarif d'un centin appliqué aux lettres ordinaires. J'espère que le ministre des Postes actuel va s'occuper de cette question que j'ai si fortement demandé à son prédécesseur de régler, et qu'il va établir une juste égalité à ce sujet; de manière que les gens des campagnes sentent qu'en traitant généreusement les citadins, le ministre

des Postes ne les oublie pas eux-mêmes et qu'il va leur accorder la même réduction. J'ai échoué auprès de l'ex-ministre des Postes, mais j'espère que le ministre des Postes actuel ne sera pas aussi regardant et qu'il fera quelque chose pour nous.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami veut bien dire à ses gens d'en essayer, nous verrons à ce qu'on leur rende justice.

M. HENDERSON: Nous le faisons tous les jours.

M. PELLETIER: Vous l'avez alors?

M. HENDERSON: Non, nous payons l'ancien tarif. Je ne pense pas avoir dit que nous avons un tarif d'un demi centin, ou une réduction de 50 p. 100 comme l'ont les citadins.

M. PELLETIER: Oh! je vois que l'honorable député voudrait que le tarif soit de un demi centin?

M. HENDERSON: Oui.

M. PELLETIER: C'est demander beaucoup.

M. HENDERSON: Pas plus que ce que l'on a accordé aux grandes villes comme Toronto et Montréal.

M. PELLETIER: Le tarif y est d'un centin.

M. HENDERSON: Il y est d'un centin, mais il y était autrefois de deux, tandis que nous devons toujours payer un centin et que nous n'avons obtenu aucune réduction. Les habitants des villages ont droit à la même réduction que ceux des grandes villes, comme le sait l'ex-ministre des Postes.

M. LEMIEUX: Je m'en souviens fort bien, et je dois féliciter mon honorable ami de sa persévérance. J'aime beaucoup sa manière d'établir par la loi du pourcentage ce que devrait être la réduction accordée aux gens des campagnes. Cela me rappelle l'histoire des deux Turcs de Manchester. Quelqu'un demandait: "Combien de Turcs ont quitté la ville"? Et l'on répondit: "Cinquante pour cent". Il n'y en avait que deux.

Mon honorable ami dit: "Vous avez accordé une réduction de 50 p. 100 aux grandes villes et vous devez faire bénéficier les gens des campagnes de la même réduction". A l'époque où mon honorable ami insistait pour obtenir cette réduction, nous en poursuivions l'expérience dans les grands centres, et je dis que, puisque cette réduction a réussi dans les grandes villes, les gens des campagnes y ont certainement droit. Maintenant que j'occupe le siège qu'occupait alors mon honorable ami, je me joins à lui et je dis: Donnez aux gens des campagnes, donnez aux cultivateurs de Halton la réduction que leur digne représentant sollicite en vain depuis tant d'années. Le temps est venu où le trésor contient un surplus sérieux.

M. HENDERSON: J'apprécie fort ce que dit mon honorable ami. Si seulement il avait parlé ainsi il y a trois ans, nous jouirions maintenant de cet important avantage. Mais il attendait toujours pour voir ce qu'il adviendrait du tarif d'un centin appliqué aux grands centres. Il a trop attendu. Maintenant qu'il n'est plus au pouvoir il pense que son successeur devrait faire ce qu'il a refusé de faire lui-même. Je le remercie pour l'expression de son opinion.

M. LEMIEUX: Il y a, tous les cinq ans, un congrès de l'union postale. Le dernier s'est tenu à Rome, et le prochain se tiendra à Madrid cette année ou l'année prochaine.

M. PELLETIER: L'année prochaine.

M. LEMIEUX: Si mon honorable ami, le ministre des Postes, assiste aux séances de cet important congrès, il sera, je l'espère, le porte-voix des sujets anglais dispersés, relativement au tarif de deux centins. Il se rappellera que l'un de ses prédécesseurs, sir William Mullock, à la conférence impériale de 1897, réussit à gagner à sa cause, c'est-à-dire au tarif de deux centins dans toute l'étendue de l'empire britannique, le directeur général des Postes de la Grande-Bretagne et ceux des divers dominions britanniques. Mon honorable ami n'oubliera point le fameux timbre "greater than has been" (plus grand que jamais) émis pour commémorer le jubilé de Sa défunte Majesté la reine Victoria et aussi l'établissement du tarif postal de deux centins dans toute l'étendue de l'empire britannique. Il y a sur pied un mouvement dans le but d'étendre ce tarif postal à tout l'univers, c'est-à-dire, à tous les pays qui font partie de l'union postale. Je crois que, à part trois ou quatre contrées barbares, tous les peuples civilisés ou demi-civilisés appartiennent à l'union postale. Il se fait un mouvement très accentué pour obtenir le tarif postal de deux centins entre tous les divers pays du monde. Il appartient au ministre des Postes du Canada de se mettre à la tête de ce mouvement. Je crois qu'il aura avec lui cet homme d'Etat, ami du progrès, le directeur général des postes de la Grande-Bretagne, M. Samuel; aussi le directeur général des postes de l'Australie, celui de la Nouvelle-Zélande et celui des Etats-Unis d'Amérique. Si avec d'aussi bons auxiliaires il ne réussit pas, il n'est pas digne du nom qu'il porte.

M. PELLETIER: Il n'y a rien à dire des ministres des postes, mais il n'en est

pas de même des chanceliers de l'échiquier.

M. LEMIEUX: Sir William Mulock a dû, dans le temps, lutter contre le ministre des postes anglais, qui était, je crois, le duc de Norfolk; mais grâce à sa persévérance et à sa fermeté, il réussit à convaincre le ministre anglais, tâche qu'il trouva plus difficile que celle de persuader tous les directeurs généraux de l'empire. Il réussit et ça été un succès splendide dans tout l'empire. Mon honorable ami devrait arborer ce plumet à son chapeau et se faire, au prochain congrès, l'avocat du tarif postal de deux centins pour le monde entier. Si mon honorable ami parcourt les diverses revues postales qui se publient, il verra que c'est bien là la question du jour. J'espère sincèrement que, comme le Canada a marché à l'avant-garde du progrès dans l'empire britannique, de même il marchera au premier rang du bataillon du progrès dans le monde entier.

M. BUCHANAN: J'ai une couple de questions à adresser au ministre des Postes, relativement aux taux de l'augmentation des salaires accordée aux facteurs. Au moment de mon départ pour l'Est, les facteurs de ma ville sont venus me voir au sujet de cette augmentation de salaire. Je voudrais savoir s'il y a une allocation spéciale pour les facteurs de Winnipeg et de l'ouest de cette ville. La raison qu'ils ont fait valoir près de moi, c'est que le coût de la vie est plus élevé que dans l'est et que par conséquent on devrait leur accorder une allocation spéciale. J'aimerais à savoir si le bill contient quelque disposition à cet effet.

M. PELLETIER: Ils la reçoivent à présent.

M. BUCHANAN: Ils le recevront en sus de cette augmentation?

M. PELLETIER: On ne leur enlèvera point; ils recevront l'augmentation en sus.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.)

COMMISSION D'EDUCATION TECHNIQUE.

L'hon. M. T. W. CROTHERS (ministre du Travail) dépose sur la table de la Chambre le rapport de la commission concernant l'éducation technique.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA ZONE DU CHEMIN DE FER.

La Chambre siège en comité sous la présidence de M. l'Orateur suppléant pour étudier le bill (n° 195) intitulé: Loi modifiant la loi de la zone du chemin de fer, et présenté par M. Crothers.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

M. OLIVER: L'honorable ministre a eu la bonté de me donner une copie du bill avec certaines explications clavigraphiées s'y rapportant. Je ne veux point retarder les travaux du comité. Si l'honorable ministre veut bien nous exposer brièvement l'objet du projet de loi, je présenterai mes observations et le bill pourra, sans plus de délai, être envoyé au comité général.

M. CROTHERS: Le bill a été revisé depuis que j'ai communiqué les amendements à mon honorable ami. On me dit que le bill réimprimé a été distribué aux députés.

M. OLIVER: De quelle nature sont les derniers amendements?

M. CROTHERS: Ils ont été rédigés dans le but de définir plus clairement les droits des particuliers. Mon honorable ami connaît les conditions de l'Ouest.

M. OLIVER: Voilà le seul point du bill qui m'intéressait spécialement.

M. CROTHERS: L'avocat représentant les intérêts particuliers, l'avoat de la Colombie-Anglaise et un représentant du ministère de la Justice, se sont réunis et ont proposé certains changements. Ils sont tombés d'accord sur le projet tel qu'il existe actuellement, de sorte qu'il rencontre les vues de ceux qui détiennent certains droits privés, celles de la Colombie-Anglaise et aussi celles du ministère de la Justice.

M. OLIVER: A ce moment avancé de la session il ne serait point opportun de consacrer un temps considérable à discuter cette mesure ou toute autre des mesures législatives qui sont présentées sous la responsabilité du Gouvernement. Le Gouvernement ayant décidé d'apporter certaines modifications à la loi et de les soumettre à la Chambre, ces mesures ne peuvent qu'être acceptées par la Chambre, et le Gouvernement doit en assumer la responsabilité.

Je désire faire remarquer, relativement à cette question, une manière d'agir extraordinaire pour ne pas dire plus. Une certaine étendue de terre dans la Colombie-Anglaise appartenait au Gouvernement fédéral. La province de la Colombie-Anglaise prend sur elle de concéder des droits à l'eau dans les limites de cette étendue de terre appelée zone du chemin de fer. Le Gouvernement fédéral a aussi concédé des droits à l'eau dans ces mêmes limites. Il s'agissait ici des juridictions respectives de la province et du Dominon relativement à l'eau. Le Conseil privé décida que les eaux de la zone du chemin de fer étaient du ressort du Gouvernement fédéral. Cela établissait que les droits concédés par le Gouvernement fédéral étaient valides tandis que ceux concédés par la province dans

la zone du chemin de fer ne l'étaient pas. Selon ma manière de comprendre le bill, le Gouvernement a trouvé bon, pour en arriver à une entente des droits en litige, de commencer par abandonner au gouvernement provincial la responsabilité de juger des droits particuliers, qu'ils aient été concédés par le Gouvernement fédéral ou par la province. Dans le même bill, on spécifie que les droits concédés par le gouvernement provincial auront la même valeur que les droits concédés par le Gouvernement fédéral. Tout ce que je puis dire, c'est que cette manière d'agir est certainement opposée à tout principe de justice. Les droits concédés par le Gouvernement fédéral lorsque ces terres et ces eaux étaient la propriété de ce Gouvernement étaient valides. Les droits soi-disant concédés à ce temps-là, par la province, n'étaient pas valides; et l'objet spécial d'une certaine disposition de ce bill est d'établir que les droits soi-disant concédés par la province qui n'étaient point légaux auront la même validité que ceux concédés par le Gouvernement fédéral qui étaient absolument légaux et dont le Gouvernement fédéral avait le droit de disposer. Si c'est le plaisir du Gouvernement d'assumer la responsabilité d'une législation de cette nature, il n'est point possible, à ce moment de la session, de plaider longuement et de chercher à maintenir les droits concédés par le Gouvernement fédéral, et du maintien desquels ce Gouvernement-ci est responsable; mais je crois qu'il ne serait pas juste de permettre que ce projet de loi contenant des dispositions si extraordinaires fût adopté sans les signaler à l'attention de la Chambre. Lorsqu'au cours de la session dernière, un projet de loi portant ce titre fût soumis à cette Chambre, alors que le ministre actuel des Travaux publics était ministre de l'Intérieur, il déclara très explicitement que le Gouvernement fédéral garantirait les droits aux eaux qu'il aurait concédés et que bien que la juridiction sur ces droits devait être transférée à la province, le Gouvernement fédéral protégerait encore les droits concédés par lui. Ce bill est absolument le contraire de cette déclaration.

M. CROTHERS: Je comprends parfaitement que mon honorable ami n'a pas eu l'occasion de lire le bill, bien qu'il ait été distribué hier ou avant-hier. L'objet du bill n'est pas entièrement ce que mon honorable ami paraît penser, et il ne contient pas non plus les dispositions qu'il croit. Je crois qu'il est un peu dans l'erreur en ce qui concerne la décision du comité judiciaire du Conseil privé. Voici comment cela est arrivé. Les commissaires nommés par le gouvernement de la Colombie-Anglaise ont délivré un permis à la Burrard Power Co. pour détourner une certaine quantité d'eau des lacs et de la rivière Lillooet, et les détenteurs de coupes forestières dans le bas de la rivière se sont plaints de la diversion de cette eau comme étant dommageable à leur industrie et ils ont demandé au Gouvernement du Dominion de sauvegarder leurs droits. L'affaire fut soumise par le Gouvernement du Dominion à la cour d'échiquier et cette cour a rendu jugement à l'effet que le gouvernement de la Colombie-Anglaise n'avait pas le droit de détourner cette eau. Ce jugement fut confirmé par la cour suprême du Canada ainsi que par le comité judiciaire du Conseil privé. Ce jugement stipulait que le Gouvernement du Dominion avait juridiction sur toutes les terres non patentées, mais que sur les terres patentées le gouvernement provincial avait juridiction en vertu de la constitution fédérale, accordant aux législatures provinciales juridiction sur les droits de propriété et les droits civils. On a considéré aussi qu'étant donné que le Dominion s'était désisté de ses droits sur la terre en question, il s'était par là même aussi désisté de ses droits sur l'eau et que par conséquent la législature provinciale se trouvait avoir juridiction. Ces honorables messieurs comprennent bien en quelle position se trouve la Colombie-Anglaise. La zone de chemin de fer est simplement une bande de terre de 20 milles de largeur de chaque côté du chemin de fer du Pacifique, ce qui donne 40 milles de large en tout. Ces honorables messieurs n'ignorent pas non plus que le chemin de fer du Pacifique suit la plupart du temps les méandres de la rivière, dans laquelle se jettent des cours d'eau venant des deux directions. Quelques-uns de ces cours d'eau prennent leur source en dehors de la zone de chemin de fer, puis coulent à travers cette zone, alors que d'autres prennent leur source dans cette zone et en sortent pour aller couler plus loin. Sur bon nombre de ces cours d'eau, il y a des particuliers qui ont reçu leurs lettres patentes du Gouvernement fédéral, et par conséquent, en s'en rapportant au jugement du Conseil privé ils relèvent de la juridiction de la législature provinciale. Il y avait le long de ces cours d'eau des terres patentées et non patentées, de sorte que vous avez là une double juridiction, à moins que quelques arrangements ne soient intervenus entre les deux gouvernements en vertu desquels l'un des deux administrerait les pouvoirs hydrauliques. Il serait regrettable et impraticable qu'il y eût deux juridictions ayant autorité sur l'eau dans la zone du chemin de fer. La commodité et la nécessité de quelque arrangement sera sans doute apparente à tout honorable membre de cette Chambre qui aura pris ce sujet en considération.

Il a été convenu entre les deux gouvernements que l'administration des pouvoirs hydrauliques serait exercée par la législature de la Colombie-Anglaise, cette législature administrant ces pouvoirs et versant au Gouvernement fédéral les revenus qui en proviennent et qui excèdent les frais d'administration. Avec cet obget en vue, une loi fut adoptée l'année dernière, mais elle se trouva être défectueuse sous divers rapports, ce qui en rendait le fonctionnement impossible. Nous voulons remédier à cela avec le présent bill. Et si mon honorable ami veut examiner les divers articles de ce bill, je crois qu'il admettra que ces droits se trouvent protégés, dans la pleine mesure où il a été possible de le faire. Tous les permis et concessions, et tous les arrêtés du conseil émis par ce gouvernement prendront effet en vertu de cé bill, et tous les droits des particuliers sont conservés. Mon honorable ami peut voir en un simple coup d'œil en quel sens tend cette mesure; nous avons essayé de sauvegarder autant que nous le pouvions les droits des particuliers, et en même temps confier à la province l'administration de l'eau. Vous remarquerez que nous faisons exception dans ce bill de tous les biens situés dans les parcs du Dominion, de manière que tout cela ressorte plutôt à Ottawa qu'à Victoria. Si mon honorable ami veut lire ces articles, je crois qu'il constatera que les droits des particuliers sont amplement protégés par ce bill. Nous avons pris l'avis de particuliers, et nous avons persuadé les parties representées par leur avocat, l'une de ces parties représentant les droits des particuliers, l'autre la province de la Colombie-Anglaise, et l'autre étant le ministre de la Justice représentant le Dominion, que tous les droits intéressés étaient protégés par ce bill.

M. OLIVER: Je ne suis pas entièrement en désaccord avec mon honorable ami au sujet des circonstances qui ont amené l'adoption de cette loi, l'année dernière. Je ne désapprouve pas non plus dans le moment la politique du Gouvernement de mettre les droits hydrauliques dans la zone du chemin de fer sous l'administration du gouvernement provincial plutôt que sur notre propre administration. Je le répète, ce n'est pas le moment où ces grandes questions peuvent être discutées comme elles le méritent. J'ai particulièrement borné mes remarques à la protection des droits particuliers qui ont été légalement accordés par le Gouvernement du Dominion, et au sujet desquels je prétends que le Gouvernement du Dominion, tant pour le maintien de son propre respect qu'au nom de la justice, devrait absolument refuser d'être partie à aucune injustice de ce genre. C'est là la promesse que le ministre a faite l'année dernière, et je regrette cela, malgré l'explication que mon honorable ami nous a donnée que l'effet du bill est que les droits non légalement accordés par la province jouissent de la même considération en vertu du paragraphe (b) de l'article 2 que les droits accordés par le Dominion et dont traite le paragraphe 3.

M. CROTHERS: Si mon honorable ami veut bien le remarquer, tout cela est sujet au paragraphe 5 de l'article 4:

5. Tous permis d'usage d'eau (records) concessions, licences, arrêtés du conseil ou contrats pour ou touchant l'usage de l'eau dans la zone du chemin de fer ci-devant accordés ou faits par le gouvernement du Canada ou par le ministre, ou en leur nom, doivent nonobstant toute disposition de la présente loi, être et être réputés valides et effectifs et il leur sera donné effet.

Le paragraphe que mon honorable ami lisait est assujetti à celui que je viens de lire. Le second paragraphe du nouvel article 5 dit ce qui suit:

2. Subordonnément à la propriété dans et à l'usage de l'eau mentionnée au paragraphe 1 du présent article....

M. OLIVER: Je vois là de façon évidente que tout permis d'usage d'eau, concessions, licences, arrêtés du conseil ou contrats pour ou touchant l'usage de l'eau dans la zone du chemin de fer qui ont été accordés par le gouvernement provincial ont rang légal au même titre que toutes demandes accordées par le Gouvernement fédéral en vertu du paragraphe 3. Les deux sont subordonnés à ajustement par la commission nommée sous l'empire de la loi des eaux.

M. CROTHERS: Je crois que mon honorable ami n'a pas tenu compte de ce sur quoi je viens d'essayer d'attirer son attention. Tout cela est subordonné, en vertu de la clause 2 de l'article 5, aux droits énoncés dans la clause 1 de l'article 5, lequel, en termes explicites, maintient les droits accordés par le Dominion ou le ministre.

M. OLIVER: Cette clause sauvegarde les droits accordés par le Dominion, mais il donne spécifiquement le même rang aux droits supposés avoir été accordés par le ministre que celui attaché aux droits accordés par le Dominion. Les droits n'ayant aucun rang légal obtiennent la même considération devant la commission des eaux que les droits qui ont rang légal. C'est à cela que je m'oppose, et je ne crois pas qu'il serait sage d'adopter ce bill tel quel sans attirer l'attention sur ce point de vue particulier.

(L'article est adopté.)

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE DU BILL RELATIF AUX AMENDEMENTS A LA LOI DES JUGES.

La Chambre siège en comité pour délibérer le bill (n° 243) modifiant la loi des juges. M. l'Orateur suppléant préside.

Sur l'article 3 (est modifié le chapitre 138, article 8, des Statuts revisés).

M. GRAHAM: Je suppose que ce que mon honorable ami veut faire est d'introduire sa résolution au sujet des juges d'Ontario.

M. DOHERTY: La résolution que j'ai présentée ce matin a été référée au comité qui est déjà saisi de ce bill, et par conséquent je suppose que la résolution et le bill devraient être délibérés maintenant par le comité.

M. GRAHAM: Où devront être mis ces nouveaux juges? A Berlin?

M. DOHERTY: Le bill stipule qu'il y aura des traitements pour soixante-quatorze juges de comté au lieu de soixante-treize. La raison pour laquelle des dispositions sont prises pour soixante-quatorze juges, c'est que Berlin a maintenant droit à un juge puîné.

M. LEMIEUX: Je désire revenir sur ce qui a déjà été dit au sujet de la centralisation du système judiciaire dans la province de Québec. Je partage l'opinion de mon très honorable ami le ministre de la Justice que le temps est arrivé où quelques-uns des districts avoisinant la ville de Montréal, aussi ceux avoisinant la ville de Québec, devraient être annexés pour ainsi dire à ces centres. Actuellement, le juge, qui doit avoir juridiction concurrente dans Beauharnois, a montré tant de dévouement et de travail qu'il mérite certainement cette promotion. M. le juge Mercier a aussi été un magistrat exemplaire et a donné la plus grande satisfaction au barreau et au public en général. La même remarque s'applique au juge de Richelieu, M. le juge Bruneau, au juge de Saint-Hyacinthe, M. le juge Martineau, et au juge de Saint-Jean, M. le juge Monet. Evidemment, c'est là un sujet dont devra s'occuper la législature de Québec, et le plus tôt ce sera fait le mieux ce sera pour les intérêts du public de cette partie du pays.

Sur l'article 7—(juges siégeant en dehors des districts, exceptions).

M. PROULX: Pourquoi cet article? Je ne connais qu'un seul juge de cour de comté qui ait le droit de siéger en chambre en dehors de son district, et c'est le juge en chef de Prescott et Russell. Il y a eu une loi adoptée en 1907 par la législature d'Ontario autorisant un juge de cour de comté de siéger en dehors de son district, à un endroit désigné par arrêté du conseil. L'arrêté du conseil fut rendu à sa demande pour lui permettre de siéger en Chambre à Ottawa. C'est une grande injustice pour le barreau du district. Il devrait venir siéger en chambre au chef-lieu du comté et les juges du district ne devraient pas être forcés d'aller relancer un juge jusqu'à Ottawa. J'aimerais à demander au ministre s'il y à d'autres cas que celui-là.

M. DOHERTY: L'article en question n'a aucun rapport avec le cas dont parle mon honorable ami.

C'est là un cas, si je comprends bien, où, en vertu d'une loi de la législature d'Ontario, le juge de Prescott a le droit de résider à Ottawa.

M. PROULX: Il n'a pas le droit d'habiter Ottawa. Il est autorisé à siéger en Chambre à Ottawa, pour des causes qu'il devrait présider à son chef-lieu de comté.

M. DOHERTY: Cela est fait en vertu d'une loi de la province d'Ontario, et je perdrais entièrement mon temps à vouloir insérer une interdiction expresse de cette pratique.

M. PROULX: Je n'ai pas demandé au ministre d'interdir ces pratiques.

M. DOHERTY: L'objet de cet article est que, quand un juge est forcé de s'absenter de son comté ou qu'il est malade, il peut demander à un collègue d'un autre comté de siéger à sa place, et en certaines circonstances on a pensé qu'il y avait des abus de ce droit, et que cela entraînait des dépenses pour le pays. L'objet de cet article est de faire en sorte que, pour recevoir des honoraires en de telles circonstances, le juge gagnant ces honoraires devra pouvoir démontrer à la satisfaction du ministre de la Justice que sa présence a été dûment autorisée et nécessaire, qu'il n'a pas demandé à aller prendre la place de l'autre juge, mais qu'il a été appelé par l'autre juge, et qu'il y avait quelques raisons pour cela.

M. PROULX: Je sais qu'il ne s'est présenté qu'un seul cas où un juge ait été autorisé à siéger en Chambre en dehors de son district.

(Rapport est fait du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES INSPECTIONS ET DE LA VENTE.

La Chambre siége en comité pour délibérer le bill (n° 199) portant modification à la loi des inspecteurs et de la vente.

M. l'Orateur suppléant préside.

Sur l'article 1er—(titre abrogé).

M. NEELY: Avant qu'il soit fait quelques progrès avec ce bill, je désirerais soumettre au ministre que, vu les protesttaions qu'on a fait entendre contre ce bill quand il a été délibéré en comité en une occasion précédente, le ministre aurait bien pu alors décider de le retirer.

Il me semble plus évident que jamais que les seules personnes qui ont bénéficié de l'adoption de ce bill sont celles appartenant à la classe déjà si privilégiée des arboriculteurs de la Colombie-Anglaise, et peut-être aussi, dans une certaine mesure, de ceux des autres provinces. Ce qui m'assure que je suis ici dans le vrai, c'est une dépêche de Winnipeg dont j'ai eu connaissance il y a quelques jours, portant la date du 18 mai, et dans laquelle M. George Grisdale, président de la Winnipeg Fruit Jobbers Association, exprimait l'opinion suivante au sujet de cette mesure:

Winnipeg 15 mai.—Geo. Grisdale, parlant comme président de la Winnipeg Fruit Jobbers Association, a déclaré que le changement apporté à la loi des fruits canadiens était une tentative faite dans les intérêts des arboriculteurs de la Colombie-Anglaise et d'Ontario en restreignant les importations des Etats-Unis dans l'Ouest; mais les marchands des Etats-Unis apportent un tel soin dans l'emballage et la sélection de leurs fruits que le public veut les avoir quand même.

Avant que les arboriculteurs de la Colombie-Anglaise et d'Ontario puissent arrêter cela, a ajouté M. Grisdale, il leur faudra apporter plus de soin à la culture de leurs fruits ainsi qu'à leur emballage et à leur sélection. En outre, les fruits canadiens et les fruits des Etats-Unis n'arrivent pas dans le même temps sur le marché, et il est nécessaire de faire des importations des Etats-Unis avant que les fruits canadiens arrivent.

La substance de ce bill est contenue dans le second article, qui stipule ce qui suit:

Le Gouverneur en conseil, par règlement, peut:—

a) prescrire les espèces de fruits importés dont les colis les contenant doivent être marqués au fer ou empreints;
b) prescrire les marques ou empreintes employés sur ces colis;
c) prescrire la manière dont ces fruits doivent être inspectés et les endroits auxquels les colis doivent être empreints ou marqués au fer;

Tous les colis de fruits non marqués au fer ni empreints conformément à ces règlements doivent être confisqués au profit de Sa Majesté, et peuvent être détruits ou il peut en être disposé autrement selon les instructions du ministre.

Je ne connais pas M. Grisdale personnellement, mais il est engagé dans le commerce des fruits et il importe apparemment de grandes quantités de fruits des Etats-Unis, ainsi que le font tous les marchands de gros et de détail de l'Ouest et par tout le pays. Si le ministre redoute qu'il n'arrive des Etats-Unis des fruits de qualité inférieure, ou qui ne soient pas convenablement marqués et sélectionnés, ou que le public soit trompé par les méthodes en usage aux Etats-Unis pour le marquage et la sélection des fruits, l'opinion de M. Grisdale est que le ministre est ici dans l'erreur, parce qu'il affirme que la sélection des fruits aux Etats-Unis est bien mieux faite qu'au Canada, et que les fruits importés au Canada paraissent être de meilleure qualité. C'est-à-dire que les règlements sont mieux observés là-bas, et il se plaint de la manière avec laquelle se fait l'emballage au Canada et de la manière avec laquelle les arboriculteurs observent la loi du marquage des fruits et des règlements qui en dépendent. Le ministre ne nous a pas dit, en l'occasion précédente, qu'il y avait une demande quelconque au Canada pour cette loi. Après avoir pris l'avis de quelqu'un qui fait le commerce des fruits, je suis plus que jamais certain que la seule classe qui va bénéficier de cette loi est celle des arboriculteurs de la Colombie-Anglaise et d'autres parties du Canada. Je suppose qu'en ce qui concerne les autres parties du Canada, c'est là quantité négligeable, et que la protestation vient des arboriculteurs de la Colombie-Anglaise. C'est à la demande de ces arboriculteurs et pour leur propre bénéfice que le ministre a soumis cette mesure. S'il nous avait démontré que les exportateurs de fruits des Etats-Unis se faisaient une pratique d'envoyer en ce pays des fruits qui ne seraient pas marqués ni sélectionnés de façon convenable, il pourrait y avoir quelque justification pour cette mesure. Le tarif protège les arboriculteurs de la Colombie-Anglaise et cela devrait être suffisant. Mais, dans son bill, le ministre s'arroge certainement le pouvoir de prohiber pour ainsi dire l'importation des fruits du dehors. Eh bien, pourquoi en devrait-il être ainsi? Pourquoi le ministre de l'Agriculture ou toute autre personne ont-ils ce pouvoir? L'exportateur canadien de pommes ou d'autres fruits considérerait comme une criante injustice que d'autres pays où il exporte des fruits pourraient lui appliquer la même mesure législative. Je crois que c'est là une législation de classe, et que cette mesure est au plus haut point répréhensible au point de vue de la grande population achetant des fruits en ce pays, et surtout au point de vue des habitants des plaines de l'Ouest, où la culture de gros fruits comme les pommes n'est pas développé. Il ne saurait y avoir aucun doute que plus nous aurons de lois de ce genre, plus le consommateur devra payer cher pour ses fruits. Prenez, par exemple, l'arboriculteur de l'Etat de Washington ou de tout Etat limithrope de l'Ouest du Canada. En vertu de cette loi, le ministre s'arroge le droit de.....

... prescrire les espèces de fruits importés, dont les contenants devront être marqués au fer ou empreints; de prescrire les marques ou empreintes à employer sur ces contenants.

Nous comprenons très bien que, d'après nos règlements, l'orboriculteur canadien soit forcé de sélectionner ses fruits suivant les règlements et conformément à la loi. Les marques employés par les arboriculteurs et emballeurs des Etats-Unis sont différentes des nôtres. Ils n'emploient pas les mêmes noms, et ils y a une légère différence pour les qualités. Par exemple, notre n° 1 s'approche d'une marque similaire aux Etats-Unis, mais il y a une légère différence. Supposons qu'un marchand de gros de Winnipeg envoie une commande à un expéditeur dans l'Etat de Washington. Cette commande est reçue, et alors qu'arrive-t-il? Cet exportateur fait emballer et marquer ses fruits conformément à la loi en vigueur là-bas. Si le ministre de l'Agriculture force cet exportateur à se conformer aux règlements qu'il peut édicter pour les fruits entrant au Canada, cet exportateur sera forcé de sortir ses fruits des contenants où il les aura mis, puis de les marquer et de les sélectionner de nouveau, conformément aux règlements imposés par notre loi. Qu'en résultera-t-il pour le consommateur? Le seul résultat possible est que l'exportateur de l'Etat de Washington ou de tout autre état est forcé de se donner tout ce travail pour exécuter une commande d'un client canadien, le prix sera nécessairement augmenté. C'est là le seul résultat possible. Je répète que ces conditions seront tout particulièrement onéreuses, étant donné que, ainsi que le fait remarquer M. Grisdale, les raisons diffèrent dans les deux pays. Les fruits des Etats-Unis mûrissent avant ceux de la Colombie-Anglaise, et je crois que cette circonstance seule, alliée au tarif, devrait être une protection amplement suffisante pour les arboriculteurs de cette province. J'aimerais que le ministre vienne maintenant nous informer que, vu toutes ces considérations, il juge préférable de retirer le bill.

M. CARVELL. Avant que le ministre réponde, je désire aussi protester contre ce bill. Je le ferai brièvement, car j'ai exprimé mon opinion là-dessus à la seconde lecture. Je crois que c'est là l'une des mesures les plus vicieuses qui aient été introduites à cette session, et ce n'est certainement pas là peu dire. Il y a un point sur lequel mon honorable ami de Humboldt n'a peut-être pas assez appuyé. Je ne dis pas que le ministre fera tout ce qu'il est proposé de faire par cette loi, mais ce Parlement n'agit pas comme il le devrait en mettant aux mains d'un ministre des pouvoirs aussi considérables que ceux demandés ici par le ministre de l'Agriculture. Tout ce qu'il a à faire c'est de prescrire par règlement qu'une certaine marque sera mise sur ces fruits, contrairement à la loi du pays d'où viennent ces fruits, et il interdit absolument l'importation de ces fruits au Canada. Aux Etats-Unis, il y a aussi une loi des inspections et de la vente. Cette loi stipule que les fruits seront inspectés et marqués d'une certaine manière, et dès le moment que mon honorable ami prescrit des règlements différents de ceux-là il se trouve à interdire l'inspection de ces fruits au Canada. Selon moi, c'est en cela que gît la vraie difficulté, et j'incline à croire que c'est là l'objet réel de cette mesure.

Voyez donc les pouvoirs énormes qu'il en est à demander:

Le Gouverneur en conseil peut, par décret, définir les sortes de fruits importés, dont les contenants devront être indiqués ou marqués.

Il peut en premier lieu dire que tout article fruitier entrant au Canada devra être indiqué ou marqué. Puis il peut...

... définir la manière et les endroits d'où et où tel dit fruit sera inspecté et où lesdits contenants seront indiqués ou marqués.

Il serait peut-être intéressant pour quelques-uns des membres du comité de réaliser le fait de l'énorme quantité de fruits que nous importons des Etats-Unis au Canada chaque année. Nous devons les importer parce que les nôtres ne mûrissent pas aussi tôt qu'aux Etats-Unis. J'ai en mains les rapports du commerce et de la navigation pour les onze premiers mois de l'exercice dernier et je constate que, durant cette période, nous avons importé des Etats-Unis des pommes vertes au montant de $751,000. Nous ne ferions pas venir ces pommes-là dans notre pays si nous n'en avions pas besoin, et je crois qu'il est juste de prétendre qu'on ne les importerait si nous pouvions les produire pour notre consommation à la même époque. Elles ont été importées parce qu'il nous les fallait. Prenez les mûres, les groseilles, les fraises et les framboises, il nous en est venu pour $565,000; des cerises, pour $102,000, et nous savons que ces cerises sont importées ici avant que les nôtres soient mûres pour le marché; raisins des Etats-Unis, valeur $279,000; pêches des Etats-Unis, $33,000; prunes des Etats-Unis, $266,000; coings, abricots, pêches et nectarines, pour $372,000. Il ne vient, pour ainsi dire, rien d'aucun autre pays que les Etats-Unis. Notre importation totale, à l'exception d'une simple bagatelle, est des Etats-Unis. Tout ce que le ministre doit faire, d'après cette loi, c'est de prescrire une marque ou empreinte différente de celle prescrite par la loi des Etats-Unis et alors nous prohiborons l'importation de ces marchandises.

Assurément, si la protection que le tarif accorde ne suffit pas aux fructiculteurs du Canada, ils feraient mieux de fermer boutique; il vaudrait mieux pour eux que le pays leur votât un fonds de retraite et que le terrain qu'ils occupent fût consacré à d'autres fins. Si les ouvriers et les consommateurs de ce pays doivent payer plus cher

pour leurs fruits, il serait préférable pour le pays de pensionner les fructiculteurs, les mettre hors de leur commerce et leur faire appliquer leur énergie à toute autre chose. Voici une législation spéciale de la pire espèce; une législation injustifiable qui s'attaque directement à notre population d'ouvriers et de consommateurs dans le pays et qui bénéficie uniquement les intérêts des fructicuteurs de deux ou trois sections du Canada.

M. BURRELL: Je me contenterai de déclarer à mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) que le but de ce bill est simplement d'établir l'uniformité dans la classificature, l'emballage et le marquage de tous fruits vendus au Canada. Un individu qui offre en vente au Canada une caisse de pommes devra le faire d'après certaines marques et classements prescrits par cette loi, qu'il soit un producteur étranger ou indigène. Je serai sincère à l'égard de mon honorable ami et je lui dirai qu'il n'y a pas la moindre possibilité pour le Gouvernement de s'occuper des divers fruits étrangers qu'il a mentionnés, tout à l'heure ou l'autre jour, parce que ce serait de la folie de la part du Gouvernement ou de ce ministère de lutter contre des gens au Canada en s'occupant de ces choses que nous ne cultivons pas du tout ici.

M. CARVELL: Est-ce que nous ne produisons pas des pommes, des pêches, des prunes et des cerises?

M. BURRELL: Il y a une foule de fruits exotiques qui ne poussent pas ici. Je dis simplement que cette disposition ne s'appliquera qu'à certains fruits décidus que nous produisons et la loi, telle qu'elle existait, et qui n'est guère changée en dehors du fait que le ministère de la Justice désirait la rendre plus claire, a été appliquée jusqu'à un certain point, parce qu'il y a eu des poursuites intentées contre des producteurs aux commerçants de fruits expédiés en violation des termes de l'ancienne loi.

Mais quand nous voulûmes appliquer la loi contre les empaqueteurs de fruits, cela ne pouvait pas se faire aussi bien que dans le cas de nos embaleurs du pays, parce que ces paqueurs-là habitaient au delà de la frontière. Cet amendement ne limitera pas nécessairement la vente des fruits américains. Le producteur américain qui expédie ses fruits au Canada—quand cet avis aura été publié dans la "Gazette du Canada"—saura les conditions concernant le marquage en ce pays et s'y conformera en conséquence. J'admets volontiers ce qu'a déclaré l'honorable député de Humboldt (M. Neely), soit qu'une quantité immense de fruits américains nous arrive emballée d'une façon superbe, qu'ils sont admirables à tous points de vue et qu'il n'y a personne dans la Colombie-Anglaise pour les critiquer. Mais, même si cela est vrai, le fait existe aussi que de temps à autre il nous arrive ici des fruits dont la marque est trompeuse et cette loi projetée les mettra sur la même base que les fruits canadiens. Tout ce que cet amendement vise est de mettre tout le monde sur le même pied en ce qui concerne cette loi.

M. CARVELL: Si c'est là tout ce que veut obtenir mon honorable ami, pourquoi ne demande-t-il pas que le Gouverneur en conseil ait le droit de prescrire tels endroits où ces fruits seront marqués? Mon honorable ami dit qu'ils sont actuellement bien paqués et proprement marqués. Pourquoi tient-il à trouver des endroits? S'il fixe des endroits, il prohibe par le fait même l'importation des fruits, ces seuls endroits exceptés.

M. BURRELL: Il est évident que nous ne pouvons pas stipuler que les fruits seront marqués dans les Etats de Washington, de l'Orégon ou de New-York, où nous n'avons aucune juridiction.

M. CARVELL: C'est la raison de notre objection.

M. BURRELL: Notre juridiction ne s'étend pas au delà des frontières du Canada; les fruits seront inspectés aux postes de douanes et le but du présent bill est de mettre les fruits importés sur le même pied que les fruits canadiens. C'est tout ce que comporte le bill. Nous ne pouvons pas exiger qu'un expéditeur marque ses fruits dans une localité quelconque de l'Orégon, de Washington, de New-York ou de la Floride. Notre autorité ne commence que lorsque les produits entrent au Canada, et c'est à ce moment que nous exigerons que les expéditeurs se conforment aux lois du pays.

L'honorable député demande pourquoi nous faisons ces nouveaux règlements. S'il voulait expédier des produits quelconques aux Etats-Unis, il lui faudrait se conformer aux règlements américains. S'il expédiait les plus belles viandes de bœuf aux Etats-Unis, il ne pourrait le faire que dans certaines conditions. A l'égard de beaucoup de produits, il faut se conformer aux règlements du pays dans lequel ils sont expédiés et ils ne sont pas admis, à moins que les conditions imposées ne soient remplies.

Mon honorable ami peut être certain que le département, en établissant ces règlements, n'a qu'un seul but: exiger que les fruits gâtés ou caducs qui viennent de l'étranger soient astreints aux mêmes règlements que les fruits canadiens, et notre intention n'est pas du tout de gêner les importations. Nous voulons empêcher qu'un importateur puisse mettre sur le marché des fruits qui sont censés correspondre à certaines marques et qui, en réalité, ne possèdent pas les qualités requises. Si nous

exigeons des citoyens du Canada que leurs fruits possèdent un certain degré d'excellence et si nous les obligeons à les marquer conformément à ce degré d'excellence, pourquoi exigerions-nous moins de ceux qui viennent vendre des fruits étrangers sur notre marché?

M. CARVELL: Je suis bien tenu d'accepter la parole de l'honorable ministre, quand il dit que son intention n'est pas de gêner l'importation des fruits étrangers, mais d'un autre côté il admet toutes nos prétentions. Il avoue que la marque des fruits ne se fera pas aux Etats-Unis, mais à certains endroits désignés du Canada. C'est justement ce que nous ne voulons pas. Permettez-moi de citer un exemple. La loi décrète que les fraises seront marquées d'une certaine manière et que la marque devra être apposée à leur entrée au Canada. Ces fraises seront retenues à Vanceboro ou Macadam-Junction, sur la frontière du Nouveau-Brunswick, jusqu'à ce qu'elles soient gâtées et le consommateur canadien en sera privé. De même pour les pêches. Elles seront retenues à la frontière et se gâteront avant d'arriver à destination. Mon honorable ami nous demande de lui faire confiance. Nous voulons bien lui faire confiance, mais il ne sera pas toujours ministre de l'Agriculture. Il peut arriver qu'il soit remplacé par un autre et nous devons prévoir toutes les éventualités. Nous nous opposons à des règlements dont un homme qui n'aurait pas les mêmes sentiments de justice et d'impartialité que mon honorable ami, pourrait abuser, au détriment du public. Le ministre avoue lui-même que ce bill lui confère des droits qu'aucun Gouvernement ne devrait posséder. Ce bill constitue un empiètement sur la liberté individuelle.

M. OLIVER: L'honorable ministre prétend que la loi actuelle n'est pas suffisante. A mon avis, elle est tout à fait suffisante, si tout ce que l'on a en vue, c'est la protection du consommateur. L'article 320 pourvoit à la marque des fruits; il pose certaines règles auxquelles doivent se conformer les producteurs canadiens, pour mettre leurs fruits sur le marché. L'article 321 pose des règles auxquelles doivent se conformer ceux qui mettent sur le marché des fruits importés. Or, je maintiens que les dispositions de l'article 321 sont tout à fait suffisantes pour la protection du consommateur. Ces dispositions sont d'une nature générale, mais elles exigent, en fin de compte, que les fruits ainsi vendus soient sains, convenablement empaquetés et honnêtement marqués. L'honorable ministre n'a besoin de rien de plus pour protéger le consommateur canadien contre les fruits étrangers. Les honorables députés qui ont déjà pris la parole ont démontré clairement que le ministre demande des pouvoirs qui lui permettront d'empêcher l'importation des fruits étrangers ou du moins d'y mettre des entraves suffisantes pour faire perdre aux consommateurs, les avantages résultant de cette importation. Car si la loi est votée, le ministre devra la faire observer; autrement, il vaudrait mieux ne pas la voter. Le ministre nous donne l'assurance qu'il agira consciencieusement, mais cet argument ne vaut rien. Il demande à la Chambre de voter une loi inutile qu'il aura le devoir de faire appliquer et qui, si elle est appliquée, causera du tort aux consommateurs de ce pays.

Etant données ces conditions, je proteste énergiquement contre l'adoption de ce bill. Ce projet de loi est sur la feuille des ordres du jour depuis des mois, et il faut nécessairement qu'il renferme quelque chose de louche, pour qu'on en ait retardé la discussion jusqu'après minuit, l'avant-veille de la clôture de la session. En plus de toutes les objections que je viens de signaler, il y a cette autre considération que l'heure choisie pour en demander l'adoption n'est pas de nature à éloigner les soupçons.

M. LANCASTER: L'honorable député oublie-t-il que ces mêmes objections ont été soulevées, il y a plusieurs semaines, et que toute la question a été discutée à fond, lors du dépôt de la résolution?

M. NEELY: Il est possible que tout ce qui vient d'être dit ait déjà été dit dans une occasion précédente. Mais après avoir entendu la discussion, le ministre a jugé à propos de laisser le bill sur la feuille des ordres du jour, pour ne le reprendre, comme le fait remarquer l'honorable député d'Edmonton, qu'aux dernières minutes de la session. L'heure est maintenant très avancée et il y a très peu de députés présents. Beaucoup de nos collègues, s'ils étaient ici, joindraient leurs protestations aux nôtres.

Après avoir entendu les explications du ministre. Je n'en suis que plus convaincu du caractère répréhensible de ce projet de loi. Le ministre admet que l'intention du bill est exactement celle que j'ai indiquée. Son but est d'obliger les exportateurs de fruits des Etats-Unis de se conformer aux conditions exigées des producteurs canadiens, en ce qui concerne la marque et la vente des fruits.

M. LANCASTER: Pourquoi pas?

M. NEELY: Mon honorable ami est assez intelligent pour comprendre que ces règlements équivaudront à une prohibition complète de l'importation des fruits des Etats-Unis. Le producteur et l'empaqueteur de fruits, dans chaque Etat, est tenu d'empaqueter et de marquer ses produits conformément aux lois et aux règlements de l'Etat qu'il habite. Il est censé pourvoir d'abord au commerce de son propre pays et il lui faut pour cela se conformer aux règlements. Supposons que les lois de son Etat lui per-

mettent d'adopter deux systèmes d'empaquetage et de marques, pour une qualité particulière de fruits, tout comme la loi canadienne le permet aux producteurs du Canada. Ses principaux clients sont naturellement aux Etats-Unis, mais les Canadiens sont obligés d'importer des fruits de la république voisine. Par le bill actuel, nous autorisons le ministre ou le Gouverneur en conseil d'exiger de l'exportateur américain, quand ses produits franchissent la frontière, qu'il se conforme aux lois et aux règlements du Canada, concernant le classement et la marque des fruits. Je n'ai aucun doute que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), qui représente une circonscription qui produit beaucoup de fruits, se rend parfaitement compte des effets d'une pareille loi. Aux Etats-Unis, les marques, les grades, les classements, diffèrent des nôtres. Le ministre a admis que, dans la pratique, cette loi n'est pas nécessaire; il reconnaît que presque tous les fruits qui viennent des Etats-Unis sont sains, bien empaquetés et honnêtement marqués. Bien que les marques américaines ne soient pas tout à fait conformes aux nôtres, tous ceux qui importent des fruits des Etats-Unis savent parfaitement la qualité des fruits qu'ils recevront, s'ils commandent telles et telles marques.

M. BURNHAM: L'exportateur canadien est-il obligé de se conformer aux lois américaines?

M. NEELY: Pas du tout. Il suffit de dire que ses produits soient marqués conformément aux lois canadiennes. Le ministre nous a dit que ceux qui exportent du bœuf sont tenus de se conformer à la loi américaine. Leurs produits sont naturellement obligés de subir l'inspection. Si la viande n'est pas de bonne qualité, on ne la laisse pas franchir la frontière, pour être livrée aux consommateurs américains. Si nous exportons des fruits, il faut que ces fruits soient conformes à ce que l'importateur du pays étranger entend acheter quand il donne une commande pour des fruits canadiens de telle ou telle marque. Nous avons parfaitement le droit d'exiger que les fruits qui nous viennent des Etats-Unis soient empaquetés et marqués conformément aux lois américaines. Mais ce n'est pas du tout ce que l'on propose par le présent bill. Quels seront les effets de ce projet de loi, s'il est adopté? Supposons, par exemple, qu'il nous arrive une consignation de pommes classées et marquées conformément aux règlements des Etats-Unis. Ce bill permettrait au ministre de faire ouvrir les colis et d'ordonner un nouveau classement, en conformité des règlements canadiens. Le ministre sait ou devrait savoir que ce bill est très répréhensible.

M. LANCASTER: Si l'exportateur américain sait que telle est la loi canadienne, n'empaquettera-t-il pas ses fruits conformément aux lois du pays auquel ses produits sont destinés? C'est ce que ferait tout exportateur bien avisé, et si c'est pour les autres que nos honorables amis de la gauche veulent faire des lois, je ne m'étonne pas de les voir s'opposer à l'adoption de ce bill.

M. NEELY: L'honorable député doit savoir que les fruits empaquetés au Canada et les fruits empaquetés aux Etats-Unis doivent être empaquetés conformément aux lois de ces pays respectifs.

M. LANCASTER: Oui, mais si un empaqueteur désire vendre ses produits au Canada, il doit se conformer également aux lois canadiennes.

M. NEELY: Où seront empaquetés les fruits américains? Le producteur des Etats-Unis empaquette ses fruits conformément aux lois de l'Etat qu'il habite.

M. LANCASTER: Puisque l'honorable député pose la question, je lui répondrai que le producteur américain qui veut vendre des fruits au Canada sait, comme tout le monde, qu'il existe ici des lois concernant l'empaquetage des fruits et il se conformera à ces lois, exactement comme les producteurs canadiens.

M. NEELY: Le ministre qui occupe le siège voisin de celui du député de Lincoln pourrait, j'en suis certain, lui apprendre qu'au Canada, ainsi qu'aux Etats-Unis, il n'est pas permis d'empaqueter les fruits en conformité des lois d'un autre pays que celui de l'empaqueteur.

M. BURRELL: Il n'y a pas sur ce sujet de loi comme la nôtre. C'est une pratique à laquelle se livrent très fréquemment les associations ou les particuliers dans les différents Etats.

M. NEELY: Si je suis bien renseigné, il y a réglementation par les différents Etats. Mais le ministre sait bien que là-bas les lois d'un Etat ont la même portée que les lois fédérales de ce pays. Des deux côtés de la frontière l'empaqueteur doit se conformer aux lois qui le régissent.

M. STEVENS: Cela ne s'applique-t-il pas aux différents Etats de manière que, d'après le raisonnement de l'honorable député, un empaqueteur américain ne puisse pas vendre les fruits hors de l'Etat qu'il habite?

M. NEELY: Entre les Etats, il n'y a pas de lois comme celles que nous nous proposons d'appliquer au commerce entre le Canada et les Etats-Unis. Les Américains peuvent certainement expédier leurs fruits d'un Etat à l'autre comme ils les expédient des Etats-Unis au Canada. mais ils ne pourront pas les expédier au Canada, si nous adoptons le présent projet de loi.

M. LANCASTER: L'honorable député parle couramment des lois sans s'y entendre.

M. NEELY: Le représentant de Lincoln a peut-être beaucoup de connaissances légales, mais j'ai remarqué que parfois sa science n'était pas comprise par les profanes.

M. LANCASTER: Puisque vous connaissez mal la loi, dites-nous quelque chose qui ait du bon sens.

M. NEELY: L'honorable député parle de la loi et il peut en connaître quelque chose; mais lorsqu'il s'agit du bon sens, c'est une chose qui le dépasse, autant que j'ai pu m'en apercevoir. C'est du bon sens, et non des subtilités de la loi que je m'occupe. L'honorable député est peut-être au courant des subtilités de la loi, mais il ne connaît pas les affaires.

J'ai dit que le producteur de fruits canadiens doit se conformer à la loi de son pays et qu'il ne peut pas empaqueter et classer ses fruits autrement, même pour se conformer, au sujet du classement et de la marque, aux ordonnances d'un autre Etat où il expédiera ses fruits. Le ministre devrait amener le député de Lincoln à l'écart et le renseigner sur ces questions d'affaires.

M. THORNTON: L'honorable député ne sait-il pas que pour expédier des pommes canadiennes dans l'Etat de New-York, il faut se conformer aux lois de cet Etat au sujet de l'inspection et de la vente.

M. NEELY. Les pommes doivent être de la qualité exigée en ce pays.

M. THORNTON: Non. Je demande à l'honorable député s'il ne sait pas qu'il faut se conformer aux lois de l'Etat de New-York.

M. NEELY: En ce qui concerne l'inspection, cela est fort possible. Mais si un Etat de la république américaine rend des lois comme celles dont l'honorable député parle, je n'en sais rien. Je voudrais voir ces lois avant de croire qu'il en existe dans un Etat de la république voisine.

M. LANCASTER: Si l'honorable député avait habité comme moi un pays de vergers, il saurait que ces lois existent depuis des années. C'est par là que son raisonnement pêche.

M NEELY. J'accepterai la parole de l'honorable député lorsqu'il donnera des preuves.

M. LANCASTER: A ce trait, on vous reconnaît bien.

M. NEELY: L'honorable député dit qu'il le sait, il devrait pouvoir en fournir la preuve.

M. LANCASTER: J'ai vécu là-bas pendant trente ans, et telle a été la loi depuis vingt ans.

M. OLIVER: Elle ressemble à la loi actuelle du Canada, et le changement qu'on veut faire n'est pas nécessaire.

M. LANCASTER: Vous vous trompez encore.

M. NEELY: Malgré ses années d'expérience, je suis d'avis que l'honorable député peut faire erreur au sujet de la loi de l'Etat de New-York. J'examinerai volontiers la question, si l'honorable député me donne la preuve que nous employons les mêmes désignations que les empaqueteurs de l'Etat de New-York. Est-ce bien ce que dit mes honorables amis?

M. LANCASTER: Oui, il en est ainsi depuis des années, lorsque vous expédiez des fruits aux empaqueteurs de New-York. L'honorable député aurait dû se mettre au courant des faits avant de retarder les travaux de la Chambre pour discuter cette question sur des prémisses fausses.

M. NEELY: En tant qu'il s'agit de retarder les travaux de la Chambre, je n'ai pas d'excuse à faire à mon honorable ami. L'honorable député prend sa part des instants de la Chambre et je n'ai pas besoin qu'il me dise combien de temps je dois consacrer à la discussion d'une affaire. Il affirme qu'un certain état de choses existe dans l'Etat de New-York; s'il possède des renseignements sur ce sujet, il devrait être en état de prouver ses dires. Il n'importe aucunement que cette loi existe dans l'Etat de New-York. Même si elle existe et si on accepte la parole de mon honorable ami sans exiger de preuves, je déclare qu'elle serait très pernicieuse si les habitants de l'Etat de New-York étaient de grands importateurs de fruits, car les Livres bleus prouvent que nous faisons des exportations considérables aux Etats-Unis; et ces règlements causeraient indubitablement beaucoup de tort à ce commerce et nuiraient grandement à nos achats de fruits aux Etats-Unis.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX ARCHIVES PUBLIQUES.

Sur motion de l'honorable Louis Coderre (secrétaire d'Etat), le bill (n° 240), tendant à modifier la loi des archives publiques est lu une 2e fois, et la Chambre, sous la présidence de M. l'Orateur suppléant, passe à la discussion des articles du bil en comité général.

M. CODERRE: Sous le régime de la loi qui confie les archives publiques au secrétariat d'Etat, l'archiviste fédéral a été élevé au rang et à la dignité de sous-ministre.

Jusqu'à présent le sous-secrétaire d'Etat a rempli certaines fonctions ayant trait aux archives, et on a cru qu'il était à désirer que l'archiviste fédéral se chargeât des devoirs et de la responsabilité, ainsi que de l'administration du département des archives. L'archiviste fédéral désire lui-même que ce changement ait lieu, et l'objet du projet de loi est de combler ce désir commun. Depuis que j'ai la direction du secrétariat d'Etat, M. Mulvey, le sous-secrétaire, et le docteur Doughty, l'archiviste fédéral, ont tous deux exprimé énergiquement le désir de voir ce changement s'accomplir. Le docteur Doughty voudrait avoir l'administration des fonds de son département et M. Mulvey ne tient pas à s'en mêler. Voilà tout l'objet du présent amendement.

M. CARROLL: Crée-t-on un nouveau poste de sous-ministre?

M. BORDEN: Non.

M. LEMIEUX: L'an dernier, le Dr Doughty, dont nous avions été bien aises d'avoir les services à titre d'archiviste fédéral, a obtenu le rang et le traitement d'un sous-ministre, et le présent amendement a trait à la direction de cette division du secrétariat d'Etat. Si je comprends bien, le Dr Doughty envoie aux Etats-Unis, en Angleterre et en France, des jeunes gens qui ont à copier des documents très intéressants, et c'est afin d'obvier aux formalités administratives qu'on l'autorise à gérer les affaires de cette division du département. Connaissant le Dr Doughty comme je le connais, je puis affirmer au représentant de Carleton qu'aucun département administratif n'est mieux administré que la division du secrétariat d'Etat qui concerne les archives publiques.

M. CARVELL: Cela entraînera-t-il la nomination de nouveaux commis? L'archiviste fédéral entreprend de remplir certains devoirs qui incombent actuellement au sous-secrétaire d'Etat, j'imagine que cela entraînera la nomination d'un personnel.

M. CODERRE: Il y aura peut-être un comptable. Que le Gouvernement rétribue le présent comptable pour son travail dans la division des archives, ou qu'il nomme un nouveau comptable, cela ne semble pas tirer à conséquence.

M. CARVELL: Si le Gouvernement nomme un comptable pour les archives, les appointements du comptable du secrétariat d'Etat seront-ils diminués?

M. CODERE: A l'heure qu'il est, il y a devant le département une requête de M. Coulson, le comptable, qui sollicite de l'aide, parce que, prétend-il, il a été tenu de faire la comptabilité de la division des archives publiques. Ses appointements n'en ont pas été plus élevés que ceux qu'il aurait eu le droit de recevoir à titre de comptable du secrétariat d'Etat. Il me semble qu'il importe peu que nous augmentions ses appointements ou que nous nommions un comptable à part pour les archives.

M. CARVELL: Je suppose qu'il ne sert de rien d'objecter, mais il me semble que, c'est mettre la charrue devant les bœufs. Le personnel administratif d'Ottawa augmente à tel point que je ne sais pas quant cela finira. Je n'ai aucun reproche à faire au Dr Doughty, qui est un excellent homme; mais il est indubitable que chaque démarche augmente le nombre des fonctionnaires. Le ministre ne dit pas qu'il diminuera les dépenses de son département; ses employés recevront la même rétribution, mais il y aura un nouveau groupe d'employés dans la division des archives. Il me semble que le Parlement se conduit comme se conduirait un tas d'enfants; il suffit que quelqu'un dise: Je ne reçois pas des appointements suffisants; je devrais obtenir de l'avancement, et le Parlement trouve un moyen de créer un nouvel emploi, de caser un autre sous-ministre et de dépenser quinze à vingt mille dollars.

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il fait choix du remplaçant de M. Roy, le très habile archiviste-adjoint, mort l'autre jour, et dont la disparition est une perte irréparable pour le pays.

M. CODERRE: Rien n'a été fait. Il y a plusieurs demandes, et je crois que le candidat le plus acceptable sera nommé.

M. LEMIEUX: M. Roy, qui a été nommé par l'ancien Gouvernement était, naturellement un conservateur bien connu. On l'avait choisi à cause de ses connaissances spéciales des archives. Il était connu non seulement en Canada, mais dans d'autres pays. J'espère que mon honorable ami fera un aussi bon choix lorsqu'il nommera son successeur, c'est-à-dire qu'il regardera plus aux aptitudes de la personne qu'à sa couleur politique.

M. CODERRE: Il n'y a pas de politique là dedans.

M. LEMIEUX: J'espère que le ministre nommera le meilleur candidat dans l'intérêt du pays.

(Le comité fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

La séance est levée à une heure et vingt minutes, jeudi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Jeudi, le 5 juin 1913.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

PROPRIETE MILITAIRE A LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Le bail à loyer, consenti par le ministre de la Milice et de la Défense du Canada en faveur de Prudent Bossé, de la ville de Lévis, le 11 octobre 1893, a-t-il été cancellé?
2. Si oui, quand, pourquoi et à la demande de quelle personne?
3. Avis a-t-il été donné au locataire, conformément aux termes dudit bail, que ce bail serait cancellé?
4. Prudent Bossé s'est-il toujours conformé aux obligations de son bail?
5. Le terrain loué et tel que décrit dans ledit bail, fait-il partie de la terre de Prudent Bossé?
6. A qui le même terrain a-t-il été loué, quelle est la qualité ou occupation et le lieu de résidence du nouveau locataire, quel est le montant annuel du loyer?
7. Pour quelles fins le terrain loué est-il employé?

M. HUGHES (milice de la Milice):

1. Le bail du 11 octobre 1893 a été annulé. Il n'y a pas de maison sur le terrain.
2 (a) Le 1er avril 1913; (b) parce que, d'après le bail, la couronne avait le droit de reprendre possession en tout temps, sur demande; (c) M. Bernier, M.P.P.
3. Oui, le 3 mai 1912.
4. Oui.
5. Non. Ce terrain appartient à la couronne, et il a été au temps de la confédération transféré au gouvernement fédéral. Il fait partie de la réserve militaire de Lévis.
6. (a) Odilon Roberge; (b) occupation, boucher; (c) demeure, 109 rue Saint-George, à Lévis: (d) $12 par année, le même loyer que payait auparavant M. Bossé.
7. Pâturages.

RECEVEUR DES POSTES A AMMON.

M. EMMERSON demande:

1. John Wilbur, chef-cantonnier à Ammon, comté de Westmoreland (N.-B.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
2. Des plaintes ont-elles été portées contre lui? Dans l'affirmative, par qui, et de quelle nature sont-elles?
3. Une enquête a-t-elle eu lieu, et par qui?
4. Quelqu'un a-t-il été nommé pour le remplacer? Dans l'affirmative, quel est le nouveau titulaire, et qui l'a recommandé?
5. Des pétitions à ce sujet ont-elles été reçues de citoyens de la localité? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces pétitions?

M. LEMIEUX.

M. PELLETIER:

1. Non.
2. Non.

3, 4 et 5. Une pétition a été reçue demandant de porter ailleurs le bureau de poste et de changer le receveur, et les inspecteurs ayant fait rapport que l'emplacement proposé accommoderait un plus grand nombre des habitants de la localité, le changement de situation a été autorisé de même qu'il a fallu changer le receveur.

TITRE DE BIENS-FONDS AU MANITOBA.

M. PROULX demande:

1. Quelle était la teneur de la proclamation du Gouverneur général du 15 juillet 1870, touchant les titres de biens-fonds dans le Manitoba?
2. Le département de l'Intérieur suit-il le mode d'appliquer les lois de prescription de manière à rendre nuls les droits des premiers colons amenés par Selkirk à la rivière Rouge, lesquels se sont vu priver des moyens de protéger leurs droits civils par suite de la suppression des archives publiques, lesquelles ont été retirées de la garde de l'Etat, lors du transfert de 1870, et qui se rapporteraient à la période de 1812 à 1885?
3. Pourquoi le département renvoie-t-il à la cour d l'échiquier les héritiers des premiers colons de Selkirk, en l'absence des archives publiques qui ne se trouvent plus gardées par l'Etat?

M. DOHERTY:

1. On ne connaît aucune proclamation du Gouverneur général du 15 juillet 1870. A cette date-là, la province du Manitoba n'existait pas encore.
2 On ne sait quels droits il y a.
3. Le ministère ne renvoie pas à la cour de l'échiquier les héritiers des premiers colons de Selkirk.

CLASSIFICATION DES FOINS ET DES PAILLES.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il été prié d'établir une classification du foin et de la paille dans l'Ouest canadien?
2. Dans l'affirmative, se propose-t-il d'accéder à la demande faite à ce sujet?

M. PERLEY:

1. Le ministère du Commerce et de l'Industrie a reçu des pétitions relatives à la classification des pailles et des foins dans l'Ouest canadien.
2. Cette question de classifier les pailles et les foins fait en ce moment l'objet d'un examen au ministère.

LE CENTENAIRE DE LA PAIX.

M. GERMAN demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'il s'est tenu récemment une conférence internationale à New-York dans le but d'en venir à une entente sur la méthode à suivre pour célébrer le centenaire de la signature du traité de Gand?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de donner une aide pour la célébration de cet événement?

M. BORDEN:

1. Le Gouvernement a reçu du bureau de l'association canadienne du centenaire de la paix la communication suivante:

Une conférence internationale a été tenue à New-York, du 5 au 9 mai, entre les délégués des comités américain et anglais de la célébration du centième anniversaire de la paix entre les Etats-Unis et l'empire britannique, et l'association canadienne du centenaire de la paix. Assistaient en outre à cette conférence des représentants de l'Australie, de Terre-Neuve et de la ville de Gand.

Les délégués du comité anglais comprenaient: le très honorable baron Weardale; le très honorable comte Stanhope; l'honorable sir Arthur Lawley, G.C.S.I., G.C.I.E., K.C.M.G.; le très honorable sir Herbert Maxwell, C.P.; l'honorable Neil Primrose, M.P.; M. Moreton Frewen,; M. Henry Vivian et M. H. S. Perris.

Les délégués de l'association canadienne du centenaire de la paix étaient: sir Edmund Walker, C.V.O., L.L.D.; M. le sénateur R. Dandurand; M. Fraser Lewis, C.R.; M. C. A. Magrath et M. C. F. Hamilton.

Parmi les délégués du centenaire se trouvaient entre autres: l'honorable Joseph H. Choate, M. le juge Alton B. Parker, l'honorable Chauncey M. Depew, M. Nicholas Murray Butler, M. John D. Crimmins, le docteur Thomas Nelson Page, M. Andrew Carnegie, M. Cornelius Vanderbilt, M. H. P. Judson, M. John A. Stewart, M. William Church Osborn, M. George Burleigh, M. George T. Wilson et M. W. B. Howland.

L'Australie y était représentée par sir George H. Reid, G. C. M. G., haut commissaire pour l'Australie; Terre-Neuve, par M. Eugène H. Outerbridge, et la municipalité de Gand par M. C. de Bruyen et M. Alphonse Van Werveke.

Les délégués ont reçu un accueil cordial et sympathique de M. Wilson, le président des Etats-Unis; de M. Marshall, vice-président; de M. Bryan, secrétaire d'Etat; de M. Roosevelt, l'ancien président; de M. Clark, orateur de la chambre des représentants; et de M. Underwood, le leader de la majorité à la chambre des représentants des Etats-Unis. Le comité américain a déployé un zèle et montré un intérêt qui ont créé sur tous ceux qui sont venus en contact avec ses membres une impression des plus favorables.

Les délégués anglais et canadiens ont reçu de la part de ce comité, comme de la part d'autres citoyens éminents des Etats-Unis, de nombreuses politesses et de délicates attentions.

Le Gouvernement croit savoir que les actes de la conférence, où a régné le plus parfait accord, ont eu pour couronnement le vote de résolutions favorables à la commémoration de l'événement, d'abord par l'érection de monuments exposés à la vue, selon un dessin probablement identique, ensuite, par les cérémonies accompagnant la pose de la pierre angulaire de ces monuments, et, enfin, par l'établissement de conférences et autres moyens analogues de répandre d'exactes informations sur les rapports internationaux.

La délégation canadienne a communiqué tous les renseignements relatifs à la conférence, dans une lettre qui figure dans le dossier déposé sur le bureau, pour l'édification de la Chambre.

2. Bien que l'association canadienne du centenaire de la paix n'ait pas de caractère officiel, le Gouvernement est en plein accord avec l'objectif qu'elle poursuit, et qui tend à assurer le règne de l'harmonie et de la paix entre les nations mondiales. Le Gouvernement est disposé à voir d'un œil favorable un subside comme celui mentionné dans la question, advenant que les autres pays prennent pareille initiative.

Voici la lettre en question:

Association canadienne du Centenaire de la paix.

Ottawa, 24 mai 1913.

Monsieur,—Les délégués canadiens ont l'honneur de vous soumettre un précis des faits se rattachant à la conférence internationale récemment tenue à New-York dans le but d'adopter un programme définitif en vue de la célébration du centenaire de la signature du traité de Gand.

La délégation de l'association canadienne du centenaire de la paix avait pour chef sir Edmund Walker, C.V.O., président de l'association. A la conclusion des délibérations, sir Edmund Walker, fut obligé de se mettre en route pour l'Europe, ayant, en réalité, plus d'une fois ajourné son départ et dérangé ses arrangements personnels, afin de s'acquitter de ses fonctions de membre de la conférence. En son absence, le droit de dresser ce rapport incombe aux autres membres de la délégation.

La conférence n'a pas cru qu'elle fût autorisée à décider d'une façon définitive les questions dont elle était saisie; elle a cru plutôt jugé qu'elle était une réunion de délégations des sociétés mères auxquelles doivent être soumises toutes les propositions. Toutes les délibérations intervenues et les résolutions adoptées sont conçues sur cette base.

La délégation britannique était ainsi composée:

Le très honorable baron Weardale, le très honorable comte Stanhope, l'honorable sir Arthur Lawley, G.C.S.I., G.C.I.E., K.C.M.G., le très honorable sir Herbert Maxwell, C.P.; l'honorable Neil Primrose, M.P.; l'honorable C. T. Mills, M.P.; M. Shirley Benn, M.P.; M. J. Allen Baker, M.P.; M. Moreton Frewen; M. Henry Vivian, et M. H. S. Perris.

La délégation américaine, bien plus nombreuse, était composée comme suit: M. Joseph H. Choate, ancien ambassadeur des Etats-Unis en Grande-Bretagne, New-York; le juge Alton B. Parker, New-York; l'honorable Robert Bacon, Boston; M. Henry Clews, New-York; M. Chauncey Depew, New-York;

M. Howard D. Hadley, Plattsburg, New-York; M. Henry Fairfield, Osborn, New-York; M. M. William Church Osborn, New-York; le docteur James Brown Scott, Washington; l'évêque N. S. Thomas, Cheyenne, Wyoming; M. George William Burleigh, New-York; le docteur Nicholas Murray Butler,, le président de l'université Columbia, New-York; le colonel Benehan Cameron, Raleigh, N.C.; M. Andrew Carnegie, New-York; M. John D. Crimmins, New-York; M. William Curtis Demorest, New-York; le capitaine William D. Forbes, New-York; M. Austin G. Fox, New-York; le docteur E. R. L. Gould, New-York; l'honorable George Gray, Wilmington, Del.; M. W. O. Hart, Nouvelle-Orléans; M. Job E. Hedges, New-York; M. William B. Howland, New-York; M. Marcus M. Marks, New-York; le docteur Thomas Nelson Page, Washington; M. George Foster Peabody, New-York; le docteur Louis Livingston Seaman, New-York; M. Andrew B. Humphrey, New-York; le docteur George F. Kunz, New-York; le docteur Albert Shaw, New-York; M. T. Kennard-Thomson, New-York; le docteur James L. Tryon, Boston; M. Cornelius Vanderbilt, New-York; M. George T. Wilson, New-York; M. George W. Perkins, New-York; l'honorable Lyman J. Gage, Point-Loma, Cal.; M. Harry P. Judson, Chicago; M. John A. Stewart, New-York.

Les délégués canadiens étaient: sir Edmund Walker, C.V.O.; l'honorable Raoul Dandurand, C.P.; M. C. A. Magrath; M. Travers Lewis, C.R., et M. C. F. Hamilton.

En outre, le très honorable sir George H. Reid, C.P., G.C.M.G., haut-commissaire de l'Australie, accompagnait la délégation britannique; deux belges, M. C. de Bruyen et M. Alphonse Van Werveke, représentant la ville de Gand, et M Eugène H Outerbridge, fut prié par le premier ministre de Terre-Neuve de représenter cette colonie.

Les délibérations de la conférence s'ouvrirent le 5 mai et se terminèrent le 9 mai. Au cours de ces délibérations, les membres du comité américain se constituèrent les hôtes des délégués visiteurs et s'acquittèrent de leur tâche avec la plus parfaite générosité La conférence provoqua le plus vif intérêt, pendant qu'elle siégea à New-York, intérêt qui prit en partie la forme d'une hospitalité qui eut son couronnement au banquet dans la soirée du 9 mai. Les délégués visiteurs furent ensuite conduits à New-York, à Washington, à Philadelphie, à Chicago et autres villes, où ils furent les objets des plus délicates attentions; les délégués canadiens furent dans l'impossibilité de visiter toutes ces villes. Il convient d'ajouter que les journaux des Etats-Unis consacrèrent aux délibérations de la conférence des comptes rendus des plus élaborés, et des articles de fond marqués au coin de la plus parfaite bienveillance.

Nous devons déclarer qu'indépendamment de la large hospitalité qu'on nous a accordée, nous sommes en lieu de nous féliciter d'avoir rencontré un personnel aussi distingué que celui de la délégation américaine et de la cordialité de sa réception. A New-York, M. Joseph H. Choate a témoigné le plus vif intérêt à la conférence et en plusieurs circonstances a présidé nos délibérations; le juge Alton B. Parker, qui fut candidat du parti démocratique à la présidence en 1908, a assisté réguilèrement à la conférence, et M. Théodore Roosevelt, ancien président des Etats-Unis, à sa résidence d'Oyster-Bay, a adressé la parole aux délégués et leur a accordé la plus cordiale hospitalité. Le président Nicholas Murray, de l'université Columbia, a activement participé aux travaux de la conférence; le maire Gaynor, de New-York, a officiellement souhaité la bienvenue aux délégués dans une harangue fort cordiale; le docteur Thomas Nelson Page, l'auteur bien connu, a pris part active aux travaux; M. Carnegie, M. Cornelius Venderbilt, M. Henry Clews, M. William Church, Osborne, M. George W. Perkins, et le docteur Louis Livingston Seaman ont fait l'impossible pour le succès de la conférence. Voici d'autres citoyens éminents de New-York qui ont pris part aux délibérations ou témoigne de l'intérêt à nos travaux: M. Walter H. Page, le nouvel ambassadeur en Grange-Bretagne, l'honorable Chauncey Depew, M. John D. Crimmins, le juge George Gray, M. T. Kennard-Thomson, le docteur George F. Kunz, M. George Foster Peabody, M. Isaac N. Seligman, l'honorable Lyman J. Gage, le docteur Albert Shaw, le docteur E. R. L. Gould, M. W. B. Howland, M. John A .Stewart, M. George W. Burleigh, M. George T. Wilson, M. William Curtis Demorest et M. Austen G. Fox. Voici un trait caractéristique du banquet à New-York: M. Choate donne lecture d'une lettre du cardinal Gibbons approuvant le projet en termes de la plus grande cordialité, et guerre fraticide."

"Que Britannia et Columbia se donnent la main à travers l'Atlantique et leurs bras étendus formeront une arche sacrée de la paix qui excitera l'admiration des nations et proclamera au monde l'espoir que, Dieu aidant, la terre ne sera plus inondée de sang dans une guerre fraticide".

A Boston, la fête donnée aux délégués fut l'œuvre des autorités municipales. Parmi les orateurs citons l'honorable Eugène Foss, gouverneur du Massachusetts, l'honorable John D. Long, ancien gouverneur de l'Etat et ancien secrétaire de la marine, et le docteur Charles W. Elliot, le président Emeritus de l'Université Harvard. Parmi ceux qui participèrent aux travaux d'organisation citons M. Thomas J. Kenny, ancien maire de Boston, et M. T. B. Fitzpatrick et nombre des plus anciens citoyens de Boston figurèrent à la réception donnée par madame J. Malcolm Forbes, mère du gouverneur général des îles Philippines. A Washington, les délégués furent officiellement reçus par le président à la Maison Blanche, et en outre, par le vice-président, le secrétaire d'Etat, l'honorable W. J. Bryan, le président de la chambre des représentants, l'honorable Champ Clark, et M. Underwood, le leader de la majorité à la chambre des représentants. M. Bryan adressa la parole aux délégués à quatre reprises, notamment aux banquets donnés à Washington et à New-York. Le sénateur Root présida le banquet donné à Washington. A Philadelphie, la réception fut donnée par les autorités municipales, et le maire Blankenburg, un représentant de l'élément allemand aux Etats-Unis, était présent et porta la parole au banquet, présidé par M. Charlemagne Tower.

La proximité des Etats-Unis et du Canada fait que tout ce que l'une des deux nations peut accomplir en matière d'érection de monuments le long de la ligne frontière devient un objet d'intérêt pour l'autre pays et ainsi il est arrivé que bien que les délégations de la Grande-Bretagne, de l'Australie, de Terre-

Neuve et du Canada fussent parfaitement d'accord en représentant l'empire, il fallut nécessairement que les délégations des Etat-Unis et du Canada se consultassent au sujet des diverses propositions formulées en vue de la commémoration de l'événement à la frontière internationale. Au cours de ces consultations, les délégués canadiens peuvent attester que leurs amis et co-délégués des Etats-Unis ont fait preuve d'une grande largeur de vues sauf cette consultation nécessaire, on a posé en principe de façon générale que chacun des pays intéressés célébrerait cet anniversaire d'après le mode qu'il adopterait, et cela indépendamment des autres. Ainsi le caractère de la fête du centenaire en Grande-Bretagne fut considéré comme affaire d'ordre purement domestique laissée à l'initiative du comité britannique, bien que la conférence, comme on le verra, ait suggéré que certains détails généraux soient tenus pour communs à tous, de même, la conférence a suggéré qu'on pourrait avantageusement ériger des monuments commémoratifs du premier siècle de paix, dans les grands centres de population aux Etats-Unis, éloignés de la frontière; mais l'érection de ces monuments commémoratifs serait affaire laissée à l'initiative du comité américain ou de comités auxiliaires ou similaires dans la république américaine. Ainsi, unité dans l'objectif visé, et latitude dans les détails, voilà la note dominante de la conférence.

Les délibérations de la conférence peuvent se résumer sous trois chefs principaux:

(a) Publication d'un manifeste affirmant les principes dont il s'inspire et priant le gouvernement de la Grande-Bretagne et celui des Etats-Unis d'inviter les gouvernements de tous les autres pays à envoyer des représentants officiels aux principales fêtes se rattachant au centenaire commémoratif projeté.

(b) La rédaction de projets de nature générale touchant les détails qui seraient jugés d'intérêt international.

(c) Entente entre les délégations du Canada et des Etats-Unis au sujet des monuments à ériger à la frontière internationale ou à proximité

Pour votre édification sur ces divers chefs, nous vous prions de vous reporter à l'annexe ci-jointe. Ce document a été rédigé et publié par la conférence plénière et il exprime le résultat de ses délibérations.

La question des fonds à prélever en vue de ces projets fut discutée par la conférence, et sa proposition à cet égard figure dans les articles suivants du document ci-annexé sous la rubrique générale, de monuments internationaux de conception identique possible.

(d) Les comités demanderont à leurs gouvernements respectifs de solder les frais de ces monuments, ou bien que ces derniers soient prises partie dans la caisse de l'Etat et partie fournis par les particuliers.

La délégation britannique déclara qu'à son retour, elle demanderait au Gouvernement de Sa Majesté de voter les crédits voulus. Le comité américain avait déjà transmis sa demande au gouvernement à Washington en vue d'aide publique. En pareilles circonstances, nécessairement, il importe que le Canada prenne une initiative correspondante, afin de soutenir convenablement son rôle relatif en ce centenaire, si éminemment digne d'approbation internationale, puisqu'il tend à stimuler cet esprit de bienveillance et de sympathie parmi les nations qui doit si sensiblement influer sur la solution à l'amiable des différends qui peuvent surgir entre ces deux grandes nations.

Il convient d'observer qu'au cours de la conférence, on a donné à entendre que quelques-uns des projets suggérés se prêteraient assez à l'initiative des provinces du Canada et des états de l'Union américaine indépendamment des autorités fédérales.

Par exemple, il a été proposé d'ériger des arcs de la paix à des points où certaines grandes routes traversent la frontière; et il a été considéré qu'une action conjointe des Etats et des provinces limithropes se recommanderait à ceux qui sont les plus immédiatement concernés comme étant convenable et appropriée.

Avant de terminer le rapport, il est bon d'ajouter que nous et nos collègues et autres collègues nous nous sommes joints aux délégués pour désavouer en toutes occasions l'idée que les délibérations de la conférence internationale cachaient un dessein d'effectuer une alliance formelle entre la république américaie et l'empire. Heureusement que très peu de personnes ont ajouté foi, aux Etats-Unis, à une semblable interprétation du mouvement présentement en voie.

Les délégués canadiens ont jugé désirable, tant par des conférences que par des discours publics, de qualifier ce qu'il faut entendre par l'expression courante de "peuples de langue anglaise". Nous avons fait remarquer que le Canada contient un grand nombre de sujets britanniques dont la langue maternelle n'est pas l'anglais que l'empire britannique, connant, comme on sait, près d'un quart de la population du globe, comprend des millions d'hommes d'origine européenne qui ne parlent pas l'anglais, que l'empire britannique, contenombre de citoyens des Etats-Unis qui ne sont pas d'origine britannique. Ce rappel à la vraie situation, disons-nous, a convaincu tous ceux qui étaient présents que c'était bien à ce point de vue qu'il fallait se placer.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé): R. Dandurand,
C. A. Magrath,
Travers Lewis,
G. F. Hamilton.

La conférence internationale pour l'examen du projet de commémoration du premier centenaire de la paix entre les Etats-Unis et l'empire britannique soumet le rapport suivant aux associations nationales dont la délégation tient son autorité.

1. Programme.

L'idée principale mise à l'étude ne comporte pas seulement un programme pour la célébration de cent années de paix, mais une déclaration d'intentions pour la perpétuation de la paix.

2. Monuments internationaux, probablement d'un modèle identique.

(a) A être érigés dans la Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, et dans les dominions et possessions d'outre-mer.

(b) Le comité priera les gouvernements respectifs de prendre à sa charge les frais de ces monuments, ou les frais en seront couverts en partie par les fonds publics ou par des souscriptions particulières.

(c) Les premières pierres en seront posées au jour choisi, si possible par Sa Majesté le roi, en Grande-Bretagne, et par leurs représen-

tants dans les dominions et possessions d'outre-mer des deux pays.

(d) Vu les bonnes relations existant entre les deux peuples américain et anglais, et les autres nations, tous les gouvernements étrangers devraient être cordialement invités à honorer la plus importante de ces occasions en s'y faisant représenter officiellement.

(e) Au moment fixé pour la pose de la première pierre, il devrait y avoir un arrêt de travail de cinq minutes dans tous les pays intéressés, qui sera occupé, en tous les endroits où on peut tenir une assemblée publique ou autre réunion, par la lecture des inscriptions dont le texte aura été convenu pour les monuments internationaux.

(f) Au moment qui aura été fixé, le travail dans toutes les écoles sera suspendu, des allocutions appropriées à la circonstance seront données et les hymnes nationaux des deux pays seront chantés, le tout suivi d'un demi-congé.

(g) Un sous-comité sera constitué pour s'assurer quelles dates ou quels arrangements sont les plus convenables aux divers pays, avec pouvoir de déterminer ces dates, arrangements, etc., et de les faire connaître aux pays intéressés. Cette ville sera assignée à tout comité international qui pourra être constitué pour donner suite aux objets de la célébration conjointe.

3. Caractères éducatifs de la célébration.

Une tentative d'organisation devrait être faite dans tous les pays britanniques-américains pour favoriser, par des méthodes bien considérées, le développement de ces sentiments de respect et de bienveillance mutuels, qui existent déjà. Cela pourrait comprendre:

(a) La fondation de chaires d'histoire anglo-américaine, avec référence spéciale aux progrès et aux relations pacifiques des deux peuples, et basées sur le principe d'un échange mutuel de professeurs; et la dotation de bourses de voyage pour permettre aux journalistes et aux écrivains de visiter les divers pays de langue anglaise.

(b) La distribution de prix pour des essais et autres articles dans les écoles, collèges et universités.

(c) La coopération des comités respectifs à la préparation d'une histoire du centenaire de la paix, laquelle histoire servira ensuite à la préparation de manuels et de livres de classes dans les divers pays intéressés.

(d) Une célébration annuelle de la paix dans les écoles.

4. Des plaques universelles commémoratives.

5. Des services universels d'actions de grâces, qui auront lieu au jour ultérieurement déterminé.

6. Des monuments permanents.

7. L'approbation cordiale de la constitution, sous le plus court délai, d'un comité préparatoire, suivant le vœu emis par la conférenec de La Haye.

8. Célébration à Gand, après consultation avec la municipalité.

9. Une médaille commémorative internationale.

10. La conférence propose la constitution d'un comité international, ayant pouvoir de traiter toutes matières qui peuvent lui être soumis par les divers pays intéressés.

11. Appel à la coopération.

Le succès de ce mouvement exige non seulement l'appui cordial des gouvernements nationaux, mais en outre des gouvernements d'états et des municipalités et corps religieux, ainsi que de citoyens s'occupant de méthodes nationales pour traiter les problèmes internationaux. Pour toutes ces raisons, il faut exprimer l'espoir que le mouvement sera unanime.

12 Manifeste aux nations.

Le manifeste suivant a été approuvé et distribué:

Des représentants de la Grande-Bretagne, de Terre-Neuve, des Etats-Unis, de la Puissance du Canada, du Commonwealth d'Australie, et de la municipalité de Gand, s'étant réunis en conférence concernant la célébration qu'il convenait d'avoir pour commémorer le centenaire de la signature du traité de Gand, qui a marqué la fin de la dernière guerre internationale entre les peuples britannique et américain, s'unissent pour offrir aux gouvernements et aux peuples du monde civilisé une invitation cordiale de prendre part à cette célébration, de façon à la rendre en tous points digne des cent années de paix qu'elle commémore.

Nous demandons cette coopération, de façon que l'opinion publique en tous pays puisse comprendre de manière évidente que les rivalités et les différends entre nations, bien que nombreux et d'une grande gravité, peuvent être réglés sans le carnage et les horreurs de la guerre. Bien qu'il puisse être déraisonnable d'écarter la possibilité d'un conflit s'élevant dans l'avenir, à la suite de malentendus mutuels ou partiels, cependant nous sommes heureux de reconnaître que les risques de malentendus ont été grandement éliminés par le degré où la science moderne a facilité les échanges et la rapidité des communications. Nous sommes donc par conséquent portés à espérer que le développement des lettres, des sciences et des arts, du commerce, de l'industrie et de la finance, des connaissances mutuelles, et de la confiance et des bons sentiments de tous ceux qui doivent des allégeances différentes et parlent différentes langues, absorberont profitablement l'énergie de l'humanité, et offriront aussi toutes les occasions désirables pour la démonstration des traits les plus nobles et les plus beaux de l'esprit et du caractère.

La Grande-Bretagne a été une nation colonisatrice, et les Etats-Unis ont attiré chez eux des éléments divers et puissants recrutés en divers pays et sous divers drapeaux. Par conséquent, un centenaire de paix entre la Grande-Bretagne et ses possessions d'outremer d'une part et les Etats-Unis d'autre part, touche directement aux intérêts et à l'imagination de tous les pays où sont allés les fils de la Grande-Bretagne, ainsi qu'à tous les pays d'où la population des Etats-Unis tire son origine. Un tel centenaire marque non seulement la fin d'un siècle d'importance et de signification exceptionnelles, mais attire aussi l'attention sur un exemple et un idéal que nous espérons sincèrement voir imité et suivi dans les années à venir. Ce que des nations ont fait, d'autres nations peuvent le faire.

Nous prions respectueusement le secrétaire d'Etat des affaires étrangères de Sa Majesté et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis de transmettre la présente invitation, par les voies ordinaires officielles, aux gouvernements du monde, afin que, tant par la participation des gouvernements que par la coopération des hommes de bonne volonté dans tous les pays, cette célébration puisse ainsi avoir lieu qu'elle

M. BORDEN.

marquera non seulement la fin de cent années de paix entre les peuples de langue anglaise, mais en outre l'inauguration de ce que nous espérons sincèrement devoir être une ère nouvelle de paix et de bonne volonté entre toutes les nations du monde.

La frontière internationale.

En outre de ce qui précède, à une assemblée du sous-comité à laquelle avaient pris part des délégués des Etats-Unis et du Canada, afin d'étudier le sujet de bien commémorer sur la frontière internationale les premiers cent ans de paix entre les deux nations, il a été décidé de suggérer ce qui suit aux orgaisations des Etats-Unis et du Canada:

Que ces organisations soient priées de demander à leurs gouvernements respectifs:

(a) L'érection d'arcs aux points où les grandes routes projetées—Québec et Miami à l'est, et Los Angeles-Vancouver à l'ouest—traversent la frontière internationale.

(b) L'érection de colonnes à quelques points historiques et remarquables de la frontière ou de chaque côté de la frontière (et alors, dans ce cas, tout près de la frontière) en des endroits qui seront ultérieurement déterminés. On pourrait aussi y inclure les vannes d'écluses des deux côtés de la rivière Détroit, près de la ville de Détroit.

(c) Ces arcs et colonnes devront porter des inscriptions brèves et appropriées.

On a aussi pensé que ces signes visibles et extérieurs de l'idée commémorée ne devaient pas être restreints à la frontière internationale, mais devaient aussi trouver place dans les grands centres de population, souvent très éloignés de la frontière, portant ainsi le message de bonne volonté à la masse des deux peuples.

On a fait valoir devant le sous-comité qu'un monument durable sous forme de pont commémoratif devrait être construit sur la rivière Niagara. Ce projet et d'autres projets similaires ont fortement impressionné le sous-comité, mais celui-ci a pensé que, comme il s'agissait là de fortes dépenses à la charge des deux pays, ces projets pourraient être laissés en suspens pour examen ultérieur jusqu'à ce que les comités respectifs aient eu plus d'occasions de les étudier de plus près, conformément à la résolution suivante:

"Ce comité émet le vœux qu'après que les comités américain et canadien auront arrêté un plan de célébration au sujet des monuments, arcs et souvenirs commémoratifs sur la frontière, un sous-comité composé de trois membres de chaque comité respectif, soit constitué avec instruction de consulter des experts en architecture et génie civil, aux fins de préparer des plans et pour l'exécution des différents travaux qu'il s'agit d'entreprendre."

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CLASSEMENT DU PERSONNEL DES COMMUNES.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre(propose:

Que le classement et l'organisation du personnel de la Chambre des communes, soumis par M. l'Orateur à la Chambre, le 3 de juin, soient approuvés et confirmés.

—Je demanderais aux honorables membres de cette Chambre de se référer à la page 1450 des Procès-Verbaux où se trouvent tous les détails se rattachant à la présente résolution. Je propose de modifier l'article de cette résolution ayant trait à la division des comités. Les mots "et chef des comités spéciaux" figurent à la suite du nom de M. E. P. Hartney, examinateur et greffier des bills privés. Je propose que ces mots "et chef des comités spéciaux" soient retranchés.

Sir WILFRID LAURIER: Je suggérerais à mon honorable ami qu'il serait bon de discuter le projet de classement comme nous faisons pour les subventions de chemins de fer, c'est-à-dire de repasser les noms un par un. Il y a quelques noms au sujet desquels je désirerais avoir quelques renseignements.

M. BORDEN: La Chambre pourrait siéger pour cela en comité.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que nous ferions bien.

(Sur une motion de M. Borden, la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolu[illegible]

Smith, lieutenant-colon[illegible]S.O., J.P., A.D.C., grade [illegible]-A[illegible] d'armes, $3,950.

Sir WILFRID LAURIER: Le traitement de M. Flint, greffier de la Chambre, est de $5,000. Je n'ai rien à dire cela. Celui de M. Laplante, greffier adjoint, est de $4,000. Je n'ai aucune objection à cela. Mais le sergent d'armes, dont le nom vient avant celui de M. Laplante, reçoit un traitement de $3,950. Pourquoi cette différence?

M. BORDEN: La différence entre quoi?

Sir WILFRID LAURIER: Entre le traitement du greffier adjoint et celui de sergent d'armes.

M. BORDEN: Si je me rappelle bien, l'écart entre les deux traitements est moins considérable qu'il y a quelques années. Je crois qu'alors le greffier adjoint recevait 700 ou 800 dollars de plus que le sergent d'armes.

Division anglaise, journaux de la Chambre—Charles F. Colwell, 2-A, greffier des ordres du jour et archives, $2,100.

Sir WILFRID LAURIER: M. Colwell est un ancien fonctionnaire de beaucoup de mérite. Pourquoi son traitement n'est-il que de $2,100 et pourquoi est-il dans la classe 2-A, au lieu d'appartenir à la première division? Je sais parfaitement que l'honorable premier ministre n'a pas eu le temps de s'occuper de cette question. Je ne sais même pas s'il fait partie du comité chargé de la réorganisation.

M. BORDEN: Je n'en fais pas partie, mais je sais que la question a été consciencieusement étudiée par l'Orateur et les autres membres du comité. Le ministre intérimaire du Commerce (M. Perley) est

mieux renseigné que moi sur cette question et je crois qu'il pourra donner tous les renseignements que je ne puis donner moi-même.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) peut-il nous dire pourquoi M. Colwell n'a pas été mis dans une classe supérieure.

M. PERLEY: Je ne connais pas de raison spéciale pour cela. La présente résolution a pour but de réorganiser cette branche du service et la division anglaise des journaux de la Chambre est mise sous la direction de M. Bowles. Le comité n'a pas jugé à propos de donner de l'avancement au personnel de cette division, ni d'en faire un service indépendant.

M. GRAHAM: Il semblerait que tous les autres fonctionnaires, à l'exception de M. Colwell, aient reçu de l'avancement.

M. PERLEY: Aucun des collègues de M. Colwell [illegible] reçu de l'avancement.

M. [illegible] Voici un fonctionnaire qui a [illegible] de service et qui, à la connaissance de tous les députés, remplit très bien son devoir. Il est tenu de rester ici presque tous les soirs, jusqu'à la clôture de la séance, pour préparer le Feuilleton du lendemain. C'est un fonctionnaire très complaisant et bien que nous soyons souvent en faute, en donnant nos avis après l'expiration des délais—je suppose que les ministres sont aussi coupables que nous sous ce rapport—M. Colwell fait toujours tout en son pouvoir pour nous être agréable. Ce n'est ni juste ni encourageant pour un fonctionnaire comme celui-là de ne pas recevoir d'avancement quand l'occasion s'en présente. Personne ne peut mettre en doute ses capacités et sa compétence. Je me fais un devoir de demander au Gouvernement de lui accorder de l'avancement.

M. BORDEN: Je suis prêt à corroborer tout ce qui vient d'être dit concernant les aptitudes et l'assiduité de M. Colwell. M. King est employé dans ce bureau depuis 1886 et ce n'est qu'aujourd'hui qu'il est mis dans la division 1-B. Je crois que M. Colwell n'a que douze années de service, —moins de la moitié des années de service de M. King, et je ne vois pas qu'on ait commis une injustice à son égard.

M. CLARK (Red-Deer): J'espère que l'honorable premier ministre n'insistera pas sur cette raison: la longueur des états de service. L'argument invoqué par l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) me paraît avoir plus de poids. Il est dit dans l'Evangile que l'ouvrier de la dernière heure doit recevoir le même salaire que les autres.

M. GRAHAM: L'honorable premier ministre ne voudrait certainement pas prendre la longueur des états de service comme un critérium pour fixer la rémunération de ceux qui sont à son service. Les appointements d'un fonctionnaire doivent être déterminés par sa compétence, son zèle, son assiduité et dans tous les cas, un stage de douze ans doit être suffisant pour justifier une promotion. Il va s'en dire que je ne puis rien faire, si l'honorable premier ministre ne partage pas ma manière de voir, mais je répète que M. Colwell mérite d'être mieux traité.

M. GUTHRIE: Si je comprends bien, la situation est celle-ci: M. Colwell est un fonctionnaire de la division 2-A, il est greffier des ordres du jour et archives; son traitement est de $2,100 et il est maintenant rendu au salaire maximum de cette classe. S'il reçoit de l'avancement, son traitement ne sera pas plus élevé pour le moment, mais avec le temps, il pourra atteindre jusqu'au salaire maximum de $2,800. M. King, greffier des procès-verbaux, a été placé dans une classe supérieure et son traitement peut aller jusqu'à $2,800. Je crois me faire l'écho de tous les membres de cette Chambre en disant qu'il n'y a pas dans cette Chambre un fonctionnaire plus zélé et plus compétent que M. Colwell. Il fait un travail excessivement difficile et, pendant une session comme celle que nous venons d'avoir, ses heures de bureau sont encore plus fatigantes que son travail. Pourquoi fait-on une distinction entre M. King et M. Colwell? Le Gouvernement devrait reprendre ce classement et mettre M. Colwell dans une division supérieure, afin de lui permettre de toucher un traitement plus élevé.

M. BORDEN: Je demanderai à M. l'Orateur et au comité de prendre en considération ce qui vient d'être dit en faveur de M. Colwell.

Sir WILFRID LAURIER: L'article suivant concerne le greffier des documents de la session et du comité mixte des impressions. S'agit-il d'emplois nouveaux?

M. BORDEN: Non.

M. PERLEY: Cette réorganisation doit avoir son effet le 1er juillet. Ces positions ont été remplies par M. Polkinghorne et M. Macdonell. Notre intention est de mettre ces deux fonctionnaires à la retraite.

Service des comités—E. P. Hartney, 1-A., examinateur et greffier des bills privés et greffier en chef des comités spéciaux, $3,300.

M. BORDEN: Je demande à ce que cet article soit amendé en retranchant les mots "et greffier en chef des comités spéciaux".

(L'amendement est adopté.)

Service du hansard—Section de la traduction.

M. BELAND: Dans la version française, le traitement de M. Larose est de $2,650 et dans la version anglaise il est de $2,800.

M. PERLEY: M. Larose a été promu à la division I-A, dont le traitement minimum est de $2,800.

M. LEMIEUX: Je ne me lève pas pour m'opposer à cet avancement. Je crois que l'augmentation du prix de la vie se fait plus vivement sentir chez les fonctionnaires publics que chez toute autre classe de la société. Mais puisque la traduction est plus ou moins sous la surveillance du comité des débats, je tiens à dire qu'il est regrettable que ce comité n'ait pas été consulté au sujet de la réorganisation et du classement du personnel des traducteurs. C'est au comité des débats qu'il appartient de surveiller ce travail et, au cours de la présente session, le président du comité, l'honorable député de New-Westminster (M. Taylor), a convoqué une réunion du comité pour étudier les nombreuses plaintes que nous recevions concernant la traduction des débats. Je n'accuse aucun traducteur en particulier; je sais que la plupart de ces fonctionnaires sont des hommes très capables, mais malheureusement deux ou trois n'ont pas les connaissances nécessaires pour faire le travail qu'on leur demande. Il est excessivement désagréable pour ceux d'entre nous qui parlent l'anglais dans cette Chambre de constater, quelques jours plus tard, que leurs observations ont été traduites dans une langue qui est loin de ressembler à du français. J'ai mis plusieurs exemples sous les yeux du comité, l'hiver dernier, et tous mes collègues ont dû admettre que certains discours prononcés durant cette session et la session précédente ont été traduits d'une manière horrible. Je ne veux pas du tout que mes discours soient traduits de cette manière. Nous sommes tous attachés à notre langue maternelle et lorsque les députés de langue française parlent anglais, le moins qu'ils puissent exiger, c'est que leurs dicours soient bien traduits. Je répète que nous avons un excellent personnel. Je pourrais citer des hommes comme M. Fortier, M. Gascon, M. Gérin, M. Girard, M. Hughes, M. Labine, M. Lassalle et M. Desaulniers, qui sont d'excellents traducteurs. Il a été constaté devant le comité des débats que la traduction n'est pas revisée avant d'être envoyée à l'Imprimerie. La traduction se fait à la vapeur, et est envoyée immédiatement à l'Imprimerie, parce que les députés ont hâte de recevoir la version française le lendemain. Pour ma part, je préférerais que la version française des débats fût retardée de deux ou trois jours, si cela est nécessaire, afin d'avoir une traduction convenable. Nous avons fait comprendre au comité la nécessité absolue de faire reviser le manuscrit avant de le livrer aux imprimeurs et le comité a été unanime à partager notre avis. Le président du comité, l'honorable député de New-Westminster, et l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), qui est un ancien journaliste, étaient fortement de cet avis.

Mais, je regrette de le dire, nos ordres ont été mis de côté par le traducteur en chef, M. Larose. Il a cru connaître tout cela mieux que nous, et les choses en sont restées où elles étaient. Voici le système. Le manuscrit de la traduction est expédié directement du bureau des traducteurs à l'Imprimerie, sans avoir été revisé, et nous recevons, le lendemain, l'édition française non revisée des Débats. C'est celle-là qui est distribuée aux journaux français de la province de Québec et des autres parties du Canada. Elle contient des erreurs, des absurdités, que ces journaux reproduisent telles quelles, et il nous faut attendre quelques jours l'édition revisée. Voilà qui est intolérable, et le désir de tous les députés de langue française au Parlement devrait-être respecté. L'honorable député de Rimouski (M. Boulay) a assisté à une séance du comité et il se rappelle combien nous avans appuyé, au cours de cette séance, sur la nécessité d'obtenir cette revision.

Jamais je n'ai porté de plainte, dans cette Chambre, contre les traducteurs français. Je le répète, ce personnel compte des hommes très capables, des experts; mais leur œuvre est souvent gâtée par d'autres, je pourrais vous en donner des exemples si, à cette date avancée de la session, nos moments n'étaient pas si précieux. Je me sentirais porté à demander au comité de biffer un item. Je m'en abstiendrai, parce qu'on m'accuserait de couper les vivres à un de mes compatriotes. Au moins devons-nous nous attendre à ce que cet employé obéisse aux ordres du comité des débats.

M. BOULAY: Monsieur le président. . .

M. LEMIEUX : Je demanderai à mon honorable ami, qui a porté beaucoup d'intérêt a cette question, de vouloir bien s'exprimer en anglais.

M. BOULAY : Je voudrais savoir si des traducteurs des débats doivent être à l'avenir sous la juridiction du comité. Va-t-on instituer un nouveau comité ou ce bureau sera-t-il sous la seule juridiction de l'Orateur?

M. BORDEN : Je ne vois pas que la réorganisation et le nouveau classement que l'on veut opérer puissent constituer aucune différence à cet égard.

M. LEMIEUX : Le comité des débats n'a pour ainsi dire aucune juridiction.

M. BORDEN : Il s'agit de savoir si ce nouvel arrangement comporte une modification quelconque à cet égard. Je ne vois pas qu'il puisse en comporter aucune.

Sir WILFRID LAURIER : Il ne concerne que les appointements.

M BORDEN : Et l'organisation.

M. LEMIEUX: L'honorable député de New-Westminster (M. Taylor), le président du comité des débats, se rappelle que lorsque nous avons appelé le traducteur en chef au comité, cet hiver, ce fonctionnaire a dit qu'il était sous la juridiction de l'Orateur et a passé outre à nos ordres absolument.

M. l'ORATEUR: Bien que je ne me considère pas compétent en pareille matière, il me semble que les questions de cette nature devraient, autant que possible, être sous l'autorité du comité des débats. Ce devrait être à lui de faire ses propositions, et à moi de voir à y donner suite. Pour ce qui est des défectuosités de la traduction, je puis dire, comme ancien membre de cette Chambre, que des plaintes comme celle que l'on fait aujourd'hui n'ont pas le cachet de la nouveauté, car il y a trente ans que j'en entends. La traduction est-elle pire ou meilleure aujourd'hui qu'autrefois? C'est ce que je ne saurais dire; mais il me semble qu'il faudrait faire faire un très minutieux examen par des experts en traduction française et anglaise pour découvrir où réside le mal. Il y a à l'Imprimerie, deux hommes que j'ai fait mander quand il a été fait des plaintes à ce sujet, afin de me permettre de constater, d'une façon certaine, s'ils revisaient fidèlement la traduction. Ils m'ont paru travailler fidèlement à remplir leur devoir. C'est là tout ce que je puis dire à ce sujet. Il est reconnu que la plupart des membres de ce personnel font très bien leur ouvrage, et il est fort difficile de dire quel est celui qui fait mal le sien. Voilà pourquoi il m'a paru que si l'on voulait trouver le point faible il serait nécessaire de faire faire une enquête par des hommes compétents. Pour moi, je ne me reconnais pas cette compétence. Quant à l'organisation du personnel, elle est à peu près ce qu'elle a toujours été. On l'a soumise à l'examen de la commission du service civil, qui a été priée de l'étudier à fond, de consulter le personnel, de l'organiser et de rendre une décision suivant son jugement. C'est ce qui a été fait, et je me suis conformé à cette conclusion comme étant la bonne.

Sir WILFRID LAURIER: Il est bien entendu que tous les employés de cette Chambre sont sous l'autorité de M. l'Orateur. Cependant, lorsqu'il fut décidé, en 1875, qu'il se ferait un compte rendu des délibérations de cette Chambre, on institua un comité spécial pour surveiller ce service, et l'on a toujours compris, depuis lors, que tout le personnel de ce service était sous les ordres du comité des débats.

Je ne saurais dire si ces fonctionnaires sont légalement sous l'autorité de M. l'Orateur. En principe ils le sont; mais en réalité ils ont toujours été sous les ordres de ce comité. Tous les Orateurs que je me rappelle avoir vu occuper le fauteuil, avant l'Orateur actuel, ont fait comme lui, ils s'en sont entièrement rapportés au comité. Je crois, cependant, que quelques-uns des traducteurs méconnaissent les pouvoirs du comité, et c'est de là que provient la difficulté en question.

M. PELLETIER: L'état de choses exposé par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) ne saurait être toléré. J'ignorais qu'il y eût d'aussi graves erreurs dans l'édition française des débats. C'est la première fois que j'en entends parler.

Sir WILFRID LAURIER: Vous ne devez pas la lire bien attentivement.

M. PELLETIER: J'avoue que je ne la lis pas; mais si jamais il m'arrive de la lire, je m'apercevrai probablement qu'il s'est glissé de graves erreurs dans la traduction de mes observations. En principe, je crois que l'honorable député de Rouville a raison de se plaindre et de demander un remède. Je reconnais, avec les honorables députés de la gauche, que les employés sont sous la gouverne et sous la direction du comité des débats et qu'on ne saurait tolérer l'idée de passer outre aux désirs et aux ordres de ce comité; mais je comprends que le service de la traduction des débats ne comprend pas un personnel assez nombreux. Il y a plusieurs années, quand M. Gervais, maintenant juge de la cour d'appel, était président du comité des débats, on conseilla la nomination d'un traducteur de plus. Cette nomination n'a pas encore été faite. Pour quelle raison? Je l'ignore. Je ne veux blâmer personne; mais comme vient de le dire M. l'Orateur, il y a longtemps que ces plaintes se font entendre. Il se peut que certains traducteurs soient incompétents. Je n'en sais rien, mais il est certain que quelques-uns sont surmenés et alors il ne faut pas s'étonner qu'ils commettent des erreurs. Il faudrait tenir compte de ce point. Je suggérerais que le comité des débats se réunît avant la prorogation, afin de voir à remédier à cet inconvénient.

Si M. l'Orateur et les honorables membres du comité sont de cet avis, le comité pourrait tenir une séance d'urgence. Quant à M. Larose, j'ignore s'il a pris l'attitude que l'on dit, mais s'il l'a prise il n'avait pas ce droit-là. Quoi qu'il en soit, je suggère que l'on s'occupe sans retard d'améliorer la situation.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami le directeur général des Postes a parfaitement raison. Certains membres de ce personnel sont surmenés, mais ils sont aussi dans une situation défavorable. Les erreurs et les absurdités ne sont pas commises par ceux qui sont surmenés, elles pro-

viennent de l'incapacité de certains membres du personnel, et nous savons qui ils sont.

Monsieur l'Orateur, au cours de cette séance, un ancien consul général de France, bien connu de mon honorable ami, un des hommes les plus distingués qui soient venus au Canada, m'a prié de lui faire parvenir un exemplaire des " Débats " contenant le compte rendu des délibérations relatives au projet de loi de la marine. Il portait beaucoup d'intérêt à cette question. Je lui envoyai un exemplaire de l'édition française et de l'édition anglaise et lui demandai lequel des deux il préférait. A mon grand regret et à ma honte, il répondit qu'il préférait la version anglaise. Voici un Français, un ami dévoué du Canada, écrivant de Paris qu'il aimerait mieux lire l'édition anglaise que l'édition française de nos " Débats ". La plupart des membres de ce personnel sont des hommes supérieurement compétents, mais ils se trouvent dans une situation défavorable. Par exemple, M. Hughes a la vue faible et M. Lassalle a, pour ainsi dire, perdu l'usage du bras droit, à force d'écrire. Ils ont demandé de l'aide à M. l'Orateur au commencement de la session, et je dois le remercier de ce qu'il a fait pour ces deux traducteurs si habiles et si favorablement connus. Oui, nous devrions accorder volontiers à ces fonctionnaires l'aide dont ils ont besoin, parce que, comme le sait mon honorable ami, leur ouvrage comporte les plus grandes difficultés. C'est un travail d'expert, et le personnel fût-il le plus compétent du monde, il en résultera le salmigondis qu'on peut facilement imaginer, si deux ou trois traducteurs inférieurs y ont participé.

Je favoriserais certainement la nomination, non pas d'un seul, mais de deux autres traducteurs des débats, afin d'aider à des hommes comme M. Lasalle, M. Hughes, M. Labine, M. Gérin, M. Girard et autres. Ce sont des hommes compétents, mais ils sont surmenés et ils se trouvent dans une situation défavorable. A l'heure qu'il est, la revision est gâtée, parce qu'elle est parsemée de traduction très inférieure qui est faite par quelques autres. M. Larose, qui a la direction du bureau, est aussi un excellent traducteur, mais il devrait obéir aux instructions et aux ordres du comité des débats; quand nous lui disons qu'il devrait reviser le manuscrit avant qu'il fût envoyé à l'Imprimerie, il ne devrait pas répondre: Je vais consulter M. l'Orateur plutôt que de me soumettre à votre autorité. M. Larose est sous nos ordres et il devrait obéir à nos injonctions. C'est parce que le manuscrit n'est pas revisé au bureau des traducteurs avant d'être envoyé à l'Imprimerie qu'il se glisse dans les débats de ces absurdités qui gâtent l'ouvrage des traducteurs compétents et déprécient la version française.

M. BORDEN: Il va de soi que la traduction doit être faite aussi vite et aussi bien que possible. Le comité des débats est-il d'avis que le personnel des traducteurs, dont nous nous occupons actuellement, soit augmenté?

M. LEMIEUX: Le comité des débats ne s'est pas prononcé sur ce point au cours de la session actuelle, parce qu'il s'agissait seulement de faire reviser le manuscrit avant qu'il fût envoyé à l'Imprimerie. Il y a ici des membres du comité, ils peuvent dire ce qu'il en pensent. Pour moi, j'ai suivi cet œuvre de près, je l'ai à cœur et je serais heureux de constater que la version française des débats est l'égale de la version anglaise. Par conséquent, je n'hésite pas à dire que ce personnel devrait être augmenté. Je demande à l'honorable député de Beauce (M. Béland), à l'honorable député de Témiscouata (M. Gauvreau), à l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon), à tous les députés de langue française qui s'intéressent aux débats, s'ils ne sont pas d'avis que le personnel devrait être augmenté? Je voudrais qu'il fût soulagé d'une partie de l'ouvrage qui lui incombe à présent.

M. l'ORATEUR: On a parlé de M. Hughes et de M. Lasalle. Je puis dire que, pour cause de maladie, M. Hughes a fait très peu d'ouvrage pendant la session actuelle; mais d'autres l'ont remplacé. La question qui a surtout provoqué notre intérêt, c'était celle de la revision de la traduction et de savoir si les reviseurs seraient installés ici ou à l'Imprimerie. On m'a représenté qu'il serait économique de les tenir à l'Imprimerie, et pour cette raison on les a placés là, car la revision commençant et se poursuivant à l'Imprimerie, le manuscrit devait être livré aux typographes de façon que la typographie et la revision fussent expédiées simultanément. S'ils restaient ici il y aurait des retards et la livraison du manuscrit serait différée jusqu'à un certain point, parce que si ce manuscrit était entre les mains du chef ici, certaines parties devraient en être retenues jusqu'à ce que d'autres parties fussent prêtes à être envoyées avec celles-là. Mais en étant là-bas, les reviseurs pourraient s'occuper du manuscrit au fur et à mesure qu'il leur arriverait et il ne se perdrait pas de temps. Ces fonctionnaires revisent la traduction qui est remise à l'imprimeur. Ce mode m'ayant paru bon, je n'ai pas cru devoir en conseiller le changement, bien que j'eusse tout d'abord songé à ordonner que les reviseurs de la traduction fussent placés ici plutôt qu'à l'Imprimerie. On m'a proposé la nomination d'une couple de nouveaux traducteurs, au milieu de la session, pendant que cette organisation s'élaborait, et ayant l'intention de mener cette organisation à bonne fin, au lieu de conseiller la nomination de nou-

veaux traducteurs maintenant, j'ai préféré attendre jusqu'au commencement de la prochaine session. C'est l'intention des autorités de faire ces nominations, bien qu'il n'en soit pas question dans ce rapport et que par conséquent, quelqu'un ait pu être dans l'erreur à cet égard.

M. CARVELL: Je voudrais savoir si le comité des débats a été consulté au sujet de la réorganisation proposée à la Chambre.

M. TAYLOR: Je dois dire que j'approuve en entier la plainte de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) au sujet de la première édition de la version française des débats, et je trouve regrettable que, après mûr examen de cette question et après que le comité des Débats eut suggéré un remède qui devait avoir, selon nous, un effet décisif, notre recommandation ait été mise de côté pour des raisons restées ignorées du comité, et que les choses se trouvent encore dans l'état si peu satisfaisant où elles étaient avant que le comité s'en fût occupé.

Il a été décidé que le comité des débats n'aurait plus d'autre pouvoir que celui de discuter les sujets relatifs au compte rendu des débats; qu'il n'aurait plus même le pouvoir de faire des propositions à cette Chambre. Par conséquent, il ne lui resterait plus que la liberté d'écrire à M. l'Orateur une lettre polie où il lui soumettrait qu'il est à propos de prendre certains moyens d'améliorer le compte rendu de nos délibérations. Nous avons trouvé qu'on pouvait très facilement remédier au mal et nous avons fait une proposition qui n'exigeait ni nouvelles dépenses, ni augmentation du personnel, mais demandait simplement que la traduction fût revisée avant d'être remise à l'imprimeur, au lieu de subir une revision seulement après qu'elle aurait été imprimée et distribuée, comme cela se fait à présent. De toutes les recherches que j'ai pu faire il ressort que les deux fonctionnaires chargés de faire cette revision à l'Imprimerie sont aussi compétents qu'on puisse le désirer. J'ai discuté la question avec eux et ils m'ont dit que si on les plaçait où nous avons recommandé de les placer, c'est-à-dire au bureau des traducteurs, pour qu'il leur fût possible de reviser le manuscrit au fur et à mesure que les traducteurs le leur remettraient, comme cela se pratique dans le cas du secrétaire de la rédaction d'un journal, ils pourraient le reviser tout aussi bien et même mieux qu'aujourd'hui. Ils ont ajouté que cela ne leur vaudrait pas plus d'ouvrage; que l'envoi du manuscrit à l'imprimeur ne souffrirait pas de retard, et qu'il n'y aurait aucun inconvénient.

Si ces deux traducteurs étaient ramenés de l'Imprimerie au bureau des traducteurs, afin de reviser le manuscrit avant qu'il fût envoyé à l'imprimeur, tout sujet de plainte disparaîtrait. Je le répète, je suis désappointé de voir que le vœu exprimé par le comité des débats, après mûr examen et exposition du cas, ait été mise de côté.

M. LEMIEUX: Je remercie l'honorable député de New-Westminster de ce qu'il vient de dire. C'est un vieux journaliste, il sait où est le mal. Je puis en dire tout autant de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil). On nous représentera que, pour hâter l'impression du compte rendu il faut expédier le manuscrit à l'Imprimerie et qu'il y a là deux hommes chargés de lire les épreuves. Fort bien; mais ce n'est pas le moyen de remédier au mal. Le français est une langue très difficile, et au risque de causer de la surprise, je dirai qu'après un certain temps un député de langue française qui parle l'anglais finit par trouver plus facile de s'exprimer dans cette langue que d'une façon correcte et classique en français.

Voici comment se fait la traduction. Le texte est envoyé du bureau des sténographes à celui des traducteurs et il est divisé en un certain nombre de pages, selon le nombre des traducteurs. Ceux-ci se mettent à l'ouvrage de bonne heure le matin. Il y a dans la langue anglaise plusieurs mots différents pour exprimer les mêmes idées en français. Si un traducteur ne voit pas le manuscrit de son confrère et ne connaît pas le contexte, il se glisse des absurdités dans la traduction. Si le traducteur en chef, aidé des deux traducteurs actuellement à l'Imprimerie, examinait le manuscrit avant de l'expédier, on n'y verrait pas les absurdités dont nous nous plaignons. Ce comité des débats a jugé que cela devrait se faire, mais je regrette de le dire, on n'a fait aucun cas de l'ordre donné. Si le comité pense qu'il faudrait ajouter deux nouveaux traducteurs, ce classement devrait être différé jusqu'à la prochaine session. Dans l'intervalle les deux traducteurs seraient nommés, le comité des débats étudierait de plus près la situation et serait plus en état de juger s'il y a lieu d'augmenter certain traitement.

M. BELAND: Je ne vois pas comment il peut se faire que la proposition du comité des débats ait été mise de côté. D'ordinaire, le comité communique ses propositions à M. l'Orateur et celui-ci a le pouvoir de les faire exécuter. Je ne vois pas que le traducteur en chef ait pu mettre de côté une proposition comme celle-là. On le sait, la traduction est un travail fort difficile, et la revision comporte aussi de grandes difficultés. Je crois qu'il faudrait plus d'un homme pour faire la révision.

M. LEMIEUX: Il y en a deux à l'Imprimerie.

M. BELAND: Sont-ils traducteurs ou seulement correcteurs d'épreuves?

M. LEMIEUX : Ils ont été nommés traducteurs et ils sont désignés dans la réorganisation comme appartenant à la division de la traduction; mais M. Larose les a envoyés là pour faire de la correction d'épreuves. Tout journaliste sait qu'on peut être excellent correcteur d'épreuves et faible traducteur, et *vice versa*.

M. l'ORATEUR : J'avais pensé que ces hommes devraient faire leur travail ici. J'ai été voir au bureau des traducteurs et j'ai constaté qu'il n'y avait pas de place pour eux. On a prétendu que ces fonctionnaires devaient se tenir à l'Imprimerie, parce qu'il était urgent que l'édition française non revisée parût aussitôt que l'édition anglaise. J'ai encore pensé qu'il faudrait ici une couple de traducteurs, et je me suis rendu au bureau des traducteurs pour voir s'il y avait là assez d'espace. Ayant trouvé ce bureau complètement occupé, j'ai donné les ordres nécessaires pour qu'il soit remédié à cet inconvénient pour la prochaine session, afin qu'il fût possible d'installer deux nouveaux traducteurs dans ce local.

De cette façon, si l'on persiste à trouver désirable que les autres restent à l'Imprimerie, ils pourront continuer de reviser les épreuves que l'imprimeur leur aura remises.

M. BELAND: Je comprends qu'il est nécessaire de tenir à l'Imprimerie un certain nombre de correcteurs d'épreuves, et parfaitement d'accord avec l'honorable député de Rouville, l'honorable ministre des Postes et l'honorable député de New-Westminster, je trouve qu'il faut pourvoir à la revision immédiatement. Mais la revision comporte beaucoup d'ouvrage, parce que, pour être bien faite, elle exige la confrontation du texte anglais avec la traduction française. Je ne pense pas qu'un seul homme puisse suffire à cette tâche; de fait, il me semble que deux n'y suffiraient pas. Il faudrait presque autant de reviseurs qu'il y a de traducteurs. Il m'est arrivé à moi-même de découvrir des erreurs regrettables dans la traduction; mais des erreurs, il peut s'en glisser n'importe où. Cependant il s'en produit parfois qui sont inexplicables.

Je suis heureux de dire que la plupart de ces traducteurs sont compétents. Je ne les connais pas personnellement, mais je crois qu'en général la traduction est bonne; mon anglais défectueux est quelquefois traduit en un excellent français. Je trouve qu'il faudrait ajouter au personnel de la traduction plus de deux fonctionnaires, pour le travail de la révision. Je soumets aussi qu'une demande adressée à M. l'Orateur ne devrait pas être mise de côté par le traducteur en chef. Voilà ce que je ne comprendrais pas.

M. PROULX: Si nous abolissions le compte rendu des débats, nous nous épargnerions à nous-mêmes beaucoup de dérangement et nous épargnerions au pays une forte dépense. Mais si nous devons le conserver, il nous faut de la bonne traduction. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) dit qu'il y a des traducteurs incapables parmi le personnel. Cela ne devrait pas être. S'ils sont incapables il faudrait leur assigner un autre poste dans l'administration et les remplacer par des hommes compétents. Il n'est pas nécessaire d'ajouter deux autres traducteurs et de garder les incapables. Pour moi, je n'ai pas à me plaindre. Je puis dire comme mon honorable ami (M. Béland) que mon pauvre anglais est assez souvent traduit en excellent français.

M. BORDEN: Peut-être vaudrait-il mieux laisser ce classement tel qu'il est à présent, en convenant que si le comité des débats propose la nomination de deux nouveaux traducteurs au début de la prochaine session, sa demande sera écoutée.

M. LEMIEUX: Très bien.

M. BOULAY (texte): J'avais quelques remarques à faire tout à l'heure, mais depuis les honorables députés de Rouville (M. Lemieux) et de Westminster (M. Taylor) ayant traité les sujets sur lesquels je voulais parler, il m'est inutile de revenir sur ces points maintenant.

Je n'ai pas autant de compétence, au point de vue littéraire, que l'honorable député de Rouville pour parler des défectuosités de la traduction des discours, mais je sais que beaucoup de plaintes ont été faites à la réunion du comité des débats à laquelle j'ai assisté.

Je ne sais à quoi cela est dû, mais ayant à plusieurs reprises visité le bureau des traducteurs des débats, j'ai constaté qu'il y régnait du malaise. A quoi est dû ce désaccord, je l'ignore. Mais je sais que les plaintes dont l'honorable député de Rouville s'est fait l'écho existent réellement et ont été portées à la connaissance du comité.

J'ai aussi constaté que le chef des traducteurs, M. Larose, paraissait tenir un bureau indépendant. Il n'enregistre jamais sa présence, de sorte que l'on ne sait pas quand il est absent ou présent. Il semble absolument maître de la situation. Or, cet homme étant un employé public comme les autres, je crois qu'il devrait enregistrer sa présence de façon à ce que l'on soit renseigné sur ses présences et ses absences. J'ai été plusieurs fois à son bureau pour le voir, et je n'ai pas pu réussir à le rencontrer une seule fois. Il se peut que sa présence fût requise ailleurs, je n'en

sais rien, mais en tous cas il n'était pas là.

J'ai constaté, de plus, et tout le monde peut en faire autant, qu'il paraît exister un désaccord complet entre les traducteurs des débats et leur chef. Je ne sais si l'on peut appeler les traducteurs ses subordonnés, mais ils ne paraissent pas avoir confiance dans leur chef. Il me semble que ce trouble pourrait disparaître si le chef voulait y remédier, en se montrant plus conciliant et en prenant lui-même une part de l'ouvrage.

J'ai constaté que M. Larose ne faisait que distribuer le travail aux traducteurs. Si c'est là toutes ses fonctions, elles se réduisent à bien peu de chose.

Il devrait enregistrer sa présence et prendre une partie de l'ouvrage comme tous les autres traducteurs. Cela lui permettrait de mieux gagner son argent. Je vois que l'on augmente son salaire. Je n'y ai pas d'objection, mais on devrait lui faire faire une certaine somme d'ouvrage pour cet argent. On devrait aussi prendre des mesures pour indiquer s'il est constamment au bureau comme les autres employés, et quand il est réellement absent. Enfin, il devrait prendre sa part d'ouvrage comme les autres traducteurs.

M. le PRESIDENT: Cet item est-il réservé?

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas qu'il y ait lieu de le réserver. Tout ce qu'il faudra faire on pourra l'obtenir au moyen d'un règlement, Si l'on veut bien s'en rapporter à moi, quand le comité fera une proposition, il y sera donné suite sans difficulté.

Service de la traduction—Division de la Chambre.

Laframboise, Louis	$3,000
Desaulniers, D. L.	2,800
Tremblay, Rémi	2,300
Clapin, Sylva	2,100
Paradis, Oscar	1,900
St. Louis, H.	2,025
Duckett Charles E.	1,650
Noailles, Louis	1,600
Quéry, Eli	2,100
Briand, J. M.	1,900
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600
Vacance	1,600

Sir WILFRID LAURIER: Que signifient toutes ces vacances?

M. PERLEY: On donne une certaine quantité de traduction à faire dans les différentes parties du pays d'après des ordres émanés d'Ottawa. On a pensé que ce service serait plus efficace si tout l'ouvrage se faisait à Ottawa. Cet item a pour objet de pourvoir aux appointements de dix employés qu'on s'est déjà occupé de nommer et le projet de résolution suivant, qui est inscrit au nom du premier ministre, répond à cette fin.

M. l'ORATEUR: J'ai découvert que cet ouvrage était fait par plus d'une centaine de traducteurs, dans les différentes parties du pays; qu'il était très défectueux en général, et qu'il fallait le reprendre.

Il m'a semblé qu'il vaudrait mieux organiser un bureau permanent composé d'hommes possédant toutes les aptitudes requises pour exécuter ce travail, ici, sous la direction d'un chef. Lorsque j'ai émis cette idée, la commission du service civil a décrété un examen à la suite duquel on a choisi ceux dont les noms figurent à la page 1416 des Procès-Verbaux.

M. PROULX: Qui doit fixer la limite d'âge, après l'examen? Est-ce la commission d'économie interne ou la commission du service civil? On a donné avis aux intéressés de venir à Ottawa subir l'examen, nulle limite d'âge n'étant fixée. Un habitant de la ville où j'habite s'est rendu ici. Lorsqu'il m'a consulté, je lui ai dit, sachant qu'il était âgé de plus de quarante ans, qu'à mon avis il n'avait pas le droit de subir l'examen, la limite d'âge, dans le cas du service civil, étant fixée à trente-cinq ans. Il m'a répondu qu'on n'avait pas fait mention d'une limite d'âge. Il écrivit au secrétaire de la commission du service civil qui répondit qu'il n'existait pas de limite d'âge. Il subit les examens avec succès, bien qu'il ne fût pas au nombre des dix premiers. Après les examens, la commission d'économie interne ou celle du service civil fixa la limite d'âge à quarante ans. Je connais quelqu'un qui arriva cinquième, mais qui n'a pu être nommé, parce qu'il était âgé un peu plus de quarante ans—quarante-deux ans, je crois.

M. l'ORATEUR: C'est la commission du service civil, non celle d'économie interne qui a fixé la limite d'âge.

M. PROULX: Lui a-t-on demandé de fixer cette limite?

M. l'ORATEUR: Je l'ignore.

M. BELAND: Il semble singulier vraiment qu'on ait permis à ces personnes de prendre part aux examens et qu'on les ait renvoyées, à cause de cette limite d'âge.

M. BORDEN: Je crois que le statut fixe la limite d'âge. La difficulté provenait évidemment d'un renseignement erronné fourni aux personnes mentionnées par l'honorable député. Je ne connais rien de tout cela.

M. LEMIEUX: Il est vrai qu'il y a une limite d'âge, mais, il y a quelques années, le ministre de la Justice a donné une interprétation de l'article 31 du statut relatif au service civil, en ce qui a trait au travail d'une nature technique.

La traduction étant considérée comme un travail technique, il n'y a pas de limite d'âge. Le point qui m'intéresse est celui mentionné par monsieur l'Orateur, c'est-à-dire que ce travail était, à l'origine, exécuté par un groupe de traducteurs du dehors et qu'il arrivait quelquefois que la traduction fût très mal faite. Aujourd'hui, grâce à un personnel de traducteurs possédant les aptitudes requises, le travail devrait être de premier ordre; j'espère que la version française sera publiée plus tôt qu'elle ne l'est actuellement. J'ai dit, l'autre jour, que les membres canadiens français de la Chambre venaient précisément de recevoir le rapport de l'auditeur général pour 1911—deux années en retard.

Au nombre de ceux qui ont subi l'examen avec succès se trouvaient deux fonctionnaires surnuméraires de la Chambre, MM. Daoust et Alarie. Après avoir passé cet examen, ils croyaient qu'on les nommerait traducteurs, mais il fut constaté que leur âge dépassait celui fixé par la commission. Ce sont des hommes possédant les aptitudes requises et qui ont travaillé assidûment, durant plusieurs années; ils se trouveraient dans une situation fâcheuse s'ils étaient aujourd'hui remerciés de leurs services.

M l'ORATEUR: Ce sont de bons fonctionnaires et j'avais conseillé qu'on les nommât à la suite de l'examen, mais, étant donné qu'ils sont âgés de plus de quarante-cinq ans, ils ont dépassé la limite d'âge et la commission m'informe qu'ils ne pouvaient pas être nommés. Je travaille, cependant, à leur trouver un emploi dans le département.

Service du hansard.—Section de la sténographie.

M GRAHAM: Le bruit s'est répandu apparemment et est parvenu aux oreilles des sténographes des comités qu'on va leur imposer de nouvelles restrictions à propos de la façon en laquelle ils passeront le temps qui s'écoule d'une session à l'autre, et il existe une certaine alarme parmi ces fonctionnaires. Si je ne me trompe, lorsqu'on l'a adopté, le statut relatif au service civil contenait une disposition exemptant le personnel du hansard et les sténographes de rester sous l'autorité de la Chambre des communes, durant les vacances, et il fut clairement stipulé qu'on leur permettrait d'ajouter à leurs appointements ceux qu'ils pourraient retirer en exécutant tout travail qu'il leur plairait de faire, durant les vacances parlementaires.

M. l'ORATEUR: Il n'y a rien de changé à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER: Au bureau de la papeterie, l'emploi du sténographe en chef semble vacant. A-t-on fait un choix quelconque, dans ce cas?

M. l'ORATEUR: M. Joseph Smith a fait ce travail et on a constaté qu'il possédait toutes les aptitudes requises pour cette fonction.

M. BELAND: C'est un bon fonctionnaire.

Division du bureau de poste et des Livres bleus.

M. LEMIEUX: Etant données les allégations qu'on a faites de temps à autre quant au nombre de personnes qui portent un nom semblable au mien et que j'ai nommées à une fonction quelconque du service de l'Etat, je suis heureux de déclarer publiquement, en présence de l'honorable ministre des Postes et des autres membres canadiens français de la Chambre, que M. F.-X. Lemieux qui a, durant quelque temps, rempli la fonction de sous-maître de poste à la Chambre des communes, n'est pas mon parent, bien que je me tiendrais pour honoré de lui être uni par les liens de la parenté, car c'est un excellent fonctionnaire. Au cours de la dernière campagne électorale, mes amis ont parcouru la province de Québec, montrant une liste de tous les Lemieux dont ils avaient pu trouver les noms dans les Livres bleus. Ils clamaient: Voyez ce que ce ministre des Postes a fait; il a donné à sa famille toutes les fonctions les plus importantes du service public. Qu'on me permette de dire, une fois pour toutes, qu'un seul membre de ma famille a été nommé à un emploi dans l'administration. Sa nomination fut faite par le gouvernement Macdonald-Sicotte; c'était mon vénéré père et il a appartenu à l'administration durant plus de cinquante ans. Mes amis nationalistes et conservateurs ont dressé le tableau de tous les Lemieux qu'ils ont pu trouver dans la liste du service civil, et ils les ont tous étiquetés comme étant des membres de ma famille. Je tiens à dire que le monsieur Lemieux dont je parle, en ce moment, n'est pas mon parent, bien qu'il me fasse plaisir de constater qu'on lui accorde cette augmentation.

Service de la rédaction des lois.

M. PROULX: Dans cette division on pourvoit à un crédit destiné à un nouveau fonctionnaire qu'on désignera sous le qualificatif de jurisconsulte du Parlement. Ne retiendra-t-on les services de ce fonctionnaire que durant la session?

M. BORDEN: Ses fonctions seront permanentes et il les remplira durant toute l'année.

M. PROULX: Remplacera-t-il le rédacteur des lois de la Chambre?

M. BORDEN: Oui. Il est entendu que le rédacteur des loi, M. O'Brien, désire prendre sa retraite et c'est simplement lui rendre justice que de dire que, d'après l'expérience personnelle qu'il m'a été donnée d'acquérir, depuis que ce Gouvernement a pris la direction des affaires et même auparavant, j'ai toujours constaté que M. O'Brien était un fonctionnaire très intelligent et très dévoué et qu'il possédait toutes les aptitudes requises. Ses services m'ont été très utiles.

M. EMMERSON: A-t-on nommé quelqu'un à cette fonction?

M. BORDEN: Personne n'a été nommé et nous n'avons personne en vue. C'est la commission du service civil et d'autres personnes qui se sont renseignées à ce sujet et l'on a cru opportun de rétablir la fonction de conseiller légiste qui avait été créée, il y a plusieurs années, mais qui a été supprimée, pour une raison ou pour une autre.

M. PROULX: Je suppose que les simples députés pourront réclamer ses services. Si un député, par exemple, veut présenter un projet de loi d'intérêt public, peut-il réclamer les services de ce jurisconsulte pour la rédaction de ce bill?

M. BORDEN: Certainement.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le rapport de la commission qui a fait une enquête dans cette division du service a-t-il été soumis à la Chambre? Dans la négative, quelle est la raison de ce retard?

M. BORDEN: La réorganisation est basée réellement sur les conseils donnés dans le rapport en question.

M. CHISHOLM: Ce rapport sera-t-il déposé?

M. BORDEN: Oui.

M. CHISHOLM: Quand? Il y a quelques jours déjà, j'ai posé certaines questions et cela sans résultat satisfaisant.

M. BORDEN: Nous déposerons ce rapport, aujourd'hui ou demain.

M. BOULAY: Je crois qu'on a éprouvé beaucoup d'inconvénient de ce que, dans le restaurant du Parlement, les garçons de table ne parlent presque tous que l'anglais. Quant à moi, j'ai grandement à me plaindre, sous ce rapport, parce que je ne comprends pas beaucoup l'anglais ; je crois qu'il devrait y avoir un plus grand nombre de garçons parlant le français dans ce restaurant. Il est un autre endroit auquel la même observation s'applique et que je ne fréquente pas beaucoup, mais où je me rends, lorsque je reçois ici quelques amis et où nous ne trouvons personne qui parle français. Je veux parler de ce qu'on appelle la buvette—le bar. Ce manque de garçons parlant français cause quelquefois de sérieux embarras.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'émets l'avis que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur devra faire revenir ici cet inspecteur des denrées alimentaires qu'il a nommé récemment pour la Nouvelle-Ecosse aux appointements élevés de $100, Moses Delorey, et qu'il lui confie la direction de ce restaurant. Nous n'avons pas besoin de ses services, à Antigonish, non plus que dans la Nouvelle-Ecosse. Bien qu'il soit bon juge des mets qu'on lui sert à table, il ne connaît rien de l'inspection des denrées alimentaires, non plus que de la qualité de ces dernières, dans un sens commercial. Il ne pourrait pas distinguer le beurre de la margarine, ni le miel de la sauce piquante à la tomate. Nous n'avons pas besoin de ses services dans cette partie du pays.

M. NANTEL: Je suppose que M. Chisholm, le douanier, a besoin des services de ce fonctionnaire?

M. CHISHOLM: Les douaniers n'ont pas besoin des services de cet homme.

M. EMMERSON: Je vois une vacance dans le service de la rédaction des lois, indiquée comme subdivision B de la 1re division. S'agit-il de créer une nouvelle fonction ou de remplacer un fonctionnaire qui prend sa retraite?

M. BORDEN: C'est pour remplacer M. Loucks.

M. EMMERSON: Personne n'a été nommé?

M. BORDEN: Non.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 1re et une 2e fois, et adoptée.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER: Je renouvellerai la demande que je faisais l'autre jour pour savoir s'il reste encore d'autres mesures législatives à venir.

M. BORDEN: Non, il n'y en a plus. Nous déposerons peut-être deux ou trois budgets supplémentaires, que je soumettrai préalablement à mon très honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER: Se propose-t-on de mettre à l'étude les objets inscrits au Feuilleton?

M. BORDEN: Oui.

M. SINCLAIR: Je ferai observer au premier ministre que l'on devrait prendre des mesures à l'égard des dossiers dont la Chambre a ordonné le dépôt et que nous n'avons pas encore obtenus. Je constate que des dossiers dont j'ai à différents temps, depuis le mois de janvier, demandé le dépôt n'ont pas encore été déposés.

Quand ces dossiers seront complets, le premier ministre ne pourrait-il pas faire en sorte que copie en soit adressée aux députés qui en ont demandé le dépôt?

M. BORDEN: Je tiendrai compte de l'observation de l'honorable député et verrai si l'on peut y donner suite. Il serait peut-être assez difficile de faire parvenir au député qui en a proposé le dépôt, un dossier très volumineux et en partie manuscrit, mais je ne vois pas d'inconvénient à faire parvenir un dossier entièrement transcrit à la machine. Je dois faire observer que l'on a déposé au cours de la présente session au moins trois fois plus de dossier qu'à aucune autre session précédente.

Sir WILFRID LAURIER: A part ceux qui ont trait aux destitutions, on n'en a déposé qu'un bien petit nombre.

M. BORDEN: Le nombre des autres est assez considérable.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'est pas proportionné à celui des destitutions.

M. BORDEN: La remarque de mon très honorable ami ne fait guère honneur à l'activité que j'ai observée chez les membres de la gauche.

Sir WILFRID LAURIER: Le Gouvernement a déployé beaucoup d'activité à l'égard des destitutions.

M. BORDEN: Pas plus que le gouvernement de mon très honorable ami n'en déployait il y a seize ans. Un fonctionnaire que j'ai interrogé à ce sujet m'a dit, il y a deux ou trois mois, que l'index des dossiers couvrait soixante-cinq pages, si je me rappelle bien, et qu'à aucune autre session il n'avait couvert trente pages.

M. GRAHAM: Je proposerai que l'index soit déposé.

M. BORDEN: Il devra s'écouler beaucoup de temps d'ici à ce qu'on l'ait confectionné et déposé.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je conseille au premier ministre de prier le ministre des Postes de faire en sorte que les dossiers qu'il dépose soient complets. J'ai eu l'occasion d'en examiner plusieurs et j'ai constaté qu'il y manque un grand nombre de lettres.

Ce matin, on déposait un dossier concernant le receveur de la poste à Arisaig. En première page se trouve l'indication d'une lettre en date du 13 novembre 1913, portant la signature du receveur et adressée au sénateur Girroir. J'ai eu beau compulser la liasse, je n'y ai point trouvé de trace de cette lettre. La même chose est arrivée bien souvent. Je considère que c'est agir au mépris des ordres de la Chambre que de refuser de déposer certains papiers, tout simplement parce que le ministre pense qu'il peut s'y trouver peut-être quelque chose dont des adversaires politiques pourraient se prévaloir contre le ministère.

M. WILSON (Laval): Il a fallu quatorze mois au premier ministre pour me fournir, au sujet des destitutions, un dossier dont la Chambre avait ordonné le dépôt.

M. HUGHES (ministre de la Milice): Après l'avoir obtenu, qu'en avez-vous fait?

M. WILSON: J'en ai tiré le meilleur parti possible. Le 6 avril, je demandais le dépôt d'un dossier concernant le service de la rédaction des lois. Il y a deux mois de cela. Je vois qu'il existe des vacances dans cette division et que l'on doit nommer un aviseur parlementaire au traitement de $5,000. Il n'est que raisonnable, ce me semble, qu'avant de faire voter ce budget, on me fournisse le dossier dont le dépôt a été ordonné par la Chambre. Je ne sais si le premier ministre compte me faire attendre encore quatorze mois.

M. STANFIELD: J'ai bien attendu pendant quatre ans le dépôt de certain dossier.

Sir WILFRID LAURIER: Pour ce qui est des travaux de la Chambre, l'ordre du jour comprend deux articles qui, si on les met à l'étude, ne manqueront pas de provoquer beaucoup de discussion. C'est d'abord l'article 6: Seconde lecture du bill n° 163 portant modification de la loi des grains du Canada.

M. BORDEN: Il n'en sera pas question.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a aussi le projet de résolution tendant à la nomination de deux nouveaux sénateurs pour chacune des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan. Le projet sera-t-il mis à l'étude à une époque aussi avancée de la session?

M. BORDEN: Je ne le pensais pas de nature à provoquer un débat.

Sir WILFRID LAURIER: C'était présumer beaucoup trop.

M. BORDEN: Il eût été excessif de supposer le contraire. Quoi qu'il en soit, nous aviserons après avoir terminé l'examen des autres articles.

2e DELIBERATION DU BILL DE L'AMELIORATION DES GRANDES ROUTES.

La Chambre passe à l'examen des amendements faits par le Sénat au bill n° 32, déposé par M. Cochrane, tendant à encourager et à favoriser l'amélioration des grandes routes.

M. COCHRANE propose:

Que pour les raisons suivantes cette Chambre n'accepte pas le premier amendement fait par le Sénat au bill n° 32 tendant à encourager et à favoriser l'amélioration des grandes routes:

1. Parce que le même amendement en substance a déjà été pris en considération et rejeté par cette Chambre.

2. Parce que l'amendement n'est ni nécessaire ni utile: a) puisqu'il sera pourvu dans la loi de finance à la répartition des subventions projetées entre les provinces respectives pour le prochain exercice financier, et b) que cette répartition peut être plus convenablement déterminée dans le budget annuel.

3. Parce que le bill définit les fins, objets, conditions, restrictions et prescriptions qui doivent être établis au sujet des subventions à être accordées par cette Chambre, et que le Sénat ne peut les modifier.

Reprise de la séance.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, il est vraiment fâcheux qu'en pareille matière il y ait désaccord entre le Sénat et la Chambre des communes. A mon avis, l'attitude du Gouvernement n'est aucunement motivée, tandis que celle du Sénat est justifiable à tous égards. Pour exposer la situation avec une clarté parfaite, il faudra mettre sous les yeux de la Chambre et le texte du bill et celui des amendements faits par le Sénat, puis mettre les deux en regard des raisons que le Gouvernement fait valoir contre l'attitude du Sénat. Comme le bill est court, on me permettra sans doute d'en donner lecture. Il n'a que six articles, dont le premier est sans importance, en ce qu'il ne porte que sur le titre de la loi. Dans l'article 2, on s'est borné à définir le sens du mot "Ministre", lequel signifie le ministre des Chemins de fer et Canaux. Les autres dispositions du bill sont ainsi conçues:

3. Le Gouverneur en conseil peut, en toute année, selon tels termes et subordonnément à telles conditions que prescrit un arrêté du conseil, accorder à toute province à titre d'aide pour l'amélioration des grandes routes existantes ou pour la construction de nouvelles grandes routes dans ladite province, ou pour ces deux objets, une subvention n'excédant pas la somme qui peut, dans telle année, être votée par le parlement à cet effet.

4. Toute grande route au sujet de laquelle il est accordé une subvention, doit être améliorée ou construite, selon le cas, conformément aux descriptions, conditions et devis approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre, et spécifiées, dans chaque cas, dans une convention faite entre le ministre et le gouvernement de la province, et que le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par la présente loi autorisé à conclure.

5. Chaque grande route à construire ou à améliorer doit être définie et décrite dans ladite convention, qui peut aussi prévoir le bon entretien futur de ladite grande route, d'après un type spécifié, et à la satisfaction du Gouverneur en conseil.

6. Le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et selon les termes et conditions prescrits par arrêtés du conseil, peut entreprendre la construction de toute grande route nouvelle ou l'amélioration de toute grande route existante dans quelque province qu'elle soit; il peut dépenser pour lesdites améliorations ou construction, la totalité ou une partie des sommes votées par le parlement à cette province à titre de subvention. Il est cependant entendu que le ministre doit au préalable obtenir l'autorisation nécessaire, de la part de la législature de ladite province, et le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

Le Sénat ne modifie pas l'article 4; il supprime entièrement l'article 6 et ajoute un paragraphe à l'article 3. Avant de donner lecture de l'amendement du Sénat, je citerai encore une fois l'article 3 du bill:

Le Gouverneur en conseil peut, en toute année, selon tels termes et subordonnément à telles conditions que prescrit un arrêté du conseil, accorder à toute province à titre d'aide pour l'amélioration des grandes routes existantes ou pour la construction de nouvelles grandes routes dans ladite province, ou pour ces deux objets, une subvention n'excédant pas la somme qui peut, dans telle année, être votée par le parlement à cet effet.

A cet article le Sénat ajoute le paragraphe suivant:

La somme d'argent votée en toute année pour être dépensée sous l'autorité de la présente loi doit être répartie entre les diverses provinces du Dominion et à elles payée, en proportion des populations respectives de ces provinces, indiquées par le dernier recensement.

Qui donc trouve mauvais que l'on insère dans le projet de loi une disposition portant que la répartition de la somme à être votée chaque année par le Parlement devra être basée sur la population des provinces? Il n'est pas un seul membre de la droite qui trouve à redire à cela; à vrai dire, c'est là, je me fais fort de le prouver à l'instant, chose contre laquelle ne s'élève pas la motion qui nous occupe en ce moment et dans laquelle sont énoncées les raisons que l'on aurait de rejeter ces amendements. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux admet—et c'est chose dont le premier ministre, dont chacun devra convenir que la répartition des sommes à être votées par le Parlement pour l'amélioration des grandes routes devrait être basée sur le chiffre de la population des provinces, tel qu'il se trouve établi par le recensement.

Si l'on admet que cela devrait avoir lieu, pourquoi ne le dit-on pas dans la loi qui règlera l'emploi des fonds? Peut on en donner une bonne raison? Je ne saurais concevoir ce que les députés de la droite ont en l'idée et ce qui les porte à refuser de formuler dans une loi la ligne de conduite qu'ils disent vouloir suivre. Si telle doit être leur ligne de conduite, pourquoi la loi ne le dirait-elle pas? Le Gouvernement critique les dispositions que le Sénat a ajoutées au bill, et nous trouvons dans

la motion les raisons pour lesquelles il n'entend pas demander à la Chambre d'accepter ces dispositions:

1. Parce qu'en substance le même amendement a déjà été pris en considératàion et rejeté par cette Chambre.

Cela est très vrai.

2. Parce que l'amendement n'est ni nécessaire ni désirable puisque (a) le bill des subsides pourvoira à la répartition des subsides projetés entre les provinces respectives pour l'année financière suivante, et puisque (b) il peut être plus convenablement pourvu à cette répartition dans le bill des subsides annuel.

3. Parce que ledit bill définit les fins, objets, conditions, limitations et restrictions qui doivent être établis au sujet des subsides à être accordés par la Chambre, et le Sénat ne peut les modifier.

On dit d'abord que nous ne devons pas accepter l'amendement parce que la Chambre a déjà examiné et repoussé le même amendement en substance. Cela est très vrai. L'an dernier la même question s'est présentée et le même conflit d'opinions s'est produit entre la Chambre des communes et le Sénat. La Chambre n'a pas voulu accepter le même amendement qui avait été adopté par le Sénat. Cette année, le Sénat ne consent pas a décréter la loi autrement, et il faut qu'un côté ou l'autre cède. Qui cèdera? Le Sénat s'inclinera-t-il devant la Chambre des communes, ou bien celle-ci s'inclinera-t-elle devant le Sénat? Un jour, il va sans dire, une élection aura lieu sur cette question qui sera décidée par le peuple; mais, dans l'intervalle, que doit-on faire? Si nous nous laissons guider par les principes de la logique qui sont généralement reconnus, il me semble que la Chambre des communes devra céder au Sénat, car ses raisons ont plus de poids que celles de la Chambre des communes.

Si l'on objectait à la proposition du Sénat, si le Gouvernement la déclarait injuste, inique et irréalisable, je concevrais que la Chambre des communes dise: "Je ne céderai pas, parce que ce qu'on me demande d'accepter n'est ni légitime, ni juste ni équitable."

Mais, loin de là, il est admis que ce que le Sénat demande est tellement juste, raisonnable et légitime que le Gouvernement dit: "Je me guiderai sur le principe même qui est formulé dans l'amendement." Celui-ci décrète que les fonds qui seront consacrés à l'amélioration des routes seront répartis entre les différentes provinces d'après le chiffre de leur population; néanmoins, le Gouvernement déclare qu'il ne l'acceptera pas.

Comme seconde raison, le Gouvernement dit simplement que l'amendement n'est:

. . . ni nécessaire ni désirable puisque le bill des subsides pourvoira à la répartition des subsides projetés entre les provinces respectives pour l'année financière suivante.

En ce qui concerne la présente année, cela est très vrai. Le budget qui a été déposé renferme un crédit de $1,000,000 qui sera employé dans les provinces selon leur population. L'article 542 du budget supplémentaire est ainsi conçu:

Loi canadienne des grandes routes.

Pour payer, aux termes de la loi canadienne des grandes routes, les subventions suivantes aux diverses provinces du Canada pour la construction ou l'amélioration des grandes routes, ou pour ces deux fins, comme il est dit dans cette loi, la somme de $1,500,000 ainsi répartie:

Alberta	$ 78,282
Colombie-Anglaise	82,005
Manitoba	95,196
Nouveau-Brunswick	73,524
Nouvelle-Ecosse	102,870
Ontario	527,201
Ile du Prince-Edouard	19.584
Québec	418,449
Saskatchewan	102,889
	$1,500,000

On ne saurait trouver à redire à ce crédit; il est très juste. Mais la loi des subsides est une loi adoptée chaque année, tandis que celle-ci sera permanente. Bien que le ministre décrète cette année que les fonds seront répartis entre les provinces d'après le chiffre de leur population, rien ne l'empêchera l'an prochain de décréter qu'ils seront partagés d'une manière différente. Puisque, dans l'intention du ministre, les fonds doivent être distribués aux provinces d'après le chiffre de leur population, comment peut-on motiver le refus de le déclarer dans la loi? Le ministre des Chemins de fer ne me contredira pas si je dis qu'en certains milieux on a exercé sur lui une pression afin d'empêcher que la répartition soit basée sur la population.

M. COCHRANE: Cela n'est pas vrai.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami ne devrait pas parler ainsi.

M. COCHRANE: Aucune pression n'a été exercée.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre ne devrait pas dire cela, car s'il n'en a pas reçu lui-même, le premier ministre a reçu de la Colombie-Anglaise des requêtes le priant de ne pas faire la répartition en se basant sur la population, mais d'augmenter la quote-part de la Colombie-Anglaise sous le prétexte que la construction des chemins est plus difficile dans cette province que dans toute autre. Ce raisonnement n'a pas convaincu le ministre, et je ne crois pas qu'il ait aucun poids; néanmoins, on exerce une pression sur le Gouvernement, sinon sur le ministre des Chemins de fer lui-même. Mon honorable ami a entendu l'an dernier un membre éminent de cette Chambre, M. le juge Lennox, conseiller au Gouvernement de ne pas s'engager à répartir les

fonds entre les provinces d'après leur population, disant qu'il pourrait surgir des circonstances qui le décideraient à accorder à une province une plus forte quote-part qu'à une autre.

Cela étant, je conçois que le ministre des Chemins de fer, sciemment ou par inadvertance—disons par inadvertance, car il déclare qu'aucune pression n'a été exercée sur lui—a fait en sorte de pouvoir l'an prochain répartir les fonds autrement que cette année.

S'il n'a pas l'intention de se réserver le pouvoir de faire une répartition différente, je lui demanderai pourquoi il ne fait pas ce qui s'est fait sous le régime de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, afin que les provinces sachent exactement, une fois pour toutes, ce qu'elles doivent attendre et qu'elles agissent en conséquence? Si nous devions nous fier aux bonnes intentions d'un parti ou de l'autre, comme dans les relations individuelles, les cours de justice et les législatures ne seraient pas nécessaires, car nous pourrions compter que chacune est animée d'assez d'esprit de justice. Mais, c'est parce que cela est impossible que nous avons des cours de justice et des législatures, et c'est pour cette raison que le Sénat a cru que, aussitôt que cette loi serait adoptée, il devrait y avoir des conditions qui serviraient de guide au Gouvernement pour la mettre en vigueur.

Je passe à une autre raison que le Gouvernement donne de son refus d'accepter l'amendement du Sénat.

Parce qu'il peut être plus convenablement pourvu à cette répartition dans le bill annuel des subsides.

Je ne saurais comprendre ce que cela veut dire. Nul ne peut concevoir pourquoi il est plus facile de faire la répartition dans la loi annuelle des subsides que dans la présente loi.

Voici une autre raison qu'on invoque pour repousser l'amendement du Sénat:

Parce que ledit bill définit les fins, objets, conditions, limitations et restrictions qui doivent être établis au sujet des subsides à être accordés par la Chambre, et que le Sénat ne peut les modifier.

Le Sénat peut modifier les dispositions du présent bill, pour la bonne raison que le Gouvernement ne l'a pas considéré comme une loi de finance. L'an dernier, ainsi que cette année, le dépôt de ce bill n'a pas été accompagné d'un message de Son Altesse Royale le Gouverneur général, et lorsque j'ai objecté que c'était une loi de finance, on m'a dit que non, et M. l'Orateur a rendu une décision dans ce sens-là. Par conséquent, le Sénat a eu raison de considérer que ce n'était pas une loi de finance. Mais on trouve dans cette raison un argument qui milite absolument contre l'attitude que le Gouvernement a prise. Je la lirai de nouveau:

Parce que ledit bill définit les fins, objets, conditions, limitations et restrictions qui doivent être établis au sujet des subsides à être accordés par la Chambre, et que le Sénat ne peut pas les modifier.

Le présent bill peut être modifié par le Sénat. C'est la loi des subsides que le Sénat ne peut pas modifier. Si l'an prochain, ou l'année suivante, la loi des subsides renfermait une disposition différente des dispositions contenues dans la loi des subsides de cette année, et si elle répartissait les fonds entre les provinces, non pas d'après la population, mais d'après ce que le ministre croirait être les besoins d'une province au détriment d'une autre, le Sénat devrait accepter la loi sans la modifier ou la rejeter entièrement, ce que personne ne voudrait faire, cela va sans dire. Par conséquent, la raison que le Gouvernement invoque pour rejeter l'amendement du Sénat est un argument puissant contre l'attitude que le Gouvernement a prise.

Un autre amendement du Sénat auquel ne se rapporte pas la motion dont la Chambre est saisie, c'est la suppression de l'article 6 du projet de loi. Cet article est ainsi conçu:

6. Le ministre avec l'approbation du Gouverneur en conseil et selon les termes et conditions prscrits par décret du conseil, peut entreprendre la construction de toute grande route nouvelle ou l'amélioration de toute grande route existante dans quelque province qu'elle soit; il peut dépenser pour lesdites améliorations ou constructions, la totalité ou une partie des sommes votées par le Parlement à titre de subvention. Il est cependant entendu que le ministre doit au préalable obtenir l'autorisation nécessaire de la part de la législature de ladite province et le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

Cela signifie que le ministre des Chemins de fer se propose d'entreprendre la construction de grandes routes dans les provinces, que, ayant obtenu l'autorisation de la législature et le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil, il pourra établir une grande route dans une province quelconque. Sans lui imputer de motifs, mais au seul point de vue de la logique, quelle raison le département des Chemins de fer peut-il avoir d'entreprendre la construction de grandes routes dans une partie du Canada. Cela ne convient pas.

En vertu de notre constitution, les grandes routes sont sous la juridiction des provinces. Dans les parties les plus anciennes des provinces, là où les municipalités sont organisées, celles-ci s'occupent de faire les routes, mais là où il n'y a pas de municipalités, c'est la province qui fait les routes. Les provinces d'Ontario et de Québec construisent beaucoup de routes tous les ans de même que les autres provinces. Chaque province a ses ingénieurs

et tout un personnel pour faire ces travaux. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, n'a pas ce personnel, et s'il veut se mettre en frais de construire des routes, il faudra qu'il crée un département spécial dans son ministère. Mais comme ces travaux ne peuvent être permanents il ne peut avoir de personnel permanent. Il s'ensuit donc qu'il vaut mieux laisser aux provinces le soin de construire des routes, et je ne vois pas pourquoi mon honorable ami désire entreprendre cette besogne. Lorsqu'il y aura un peu réfléchi il découvrira qu'il vaut mieux la laisser aux provinces. Le public et surtout les municipalités ont porté beaucoup d'intérêt à cette question. Il y a quelque temps je demandais le dépôt de la correspondance échangée à ce sujet entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, mais elle n'a pas encore été déposée. Peut-être l'aurons-nous plus tard, car je suis certain qu'il doit y avoir eu échange de correspondence entre le Gouvernement fédéral et quelques gouvernements provinciaux, au moins. La législature de la province de la Saskatchewan, a adopté, au sujet de cette question, une résolution très catégorique, déclarant que l'on devrait convoquer une conférence provinciale pour discuter toute la question avec les autorités fédérales. Le premier ministre de la province de Québec, sir Lomer Gouin, a fait connaître très modérément ses vues à ce sujet dans une interview accordée à la "Presse", et je crois qu'elles méritent l'attention des conseillers de Son Excellence. Cette interview a été publiée dans le numéro du samedi, 3 mai, de la "Presse". Elle se lit comme suit:

Comme vous le savez, ce bill a pour objet de régler la manière dont pourront être employés les sommes que le Parlement votera, d'année en année, pour favoriser l'amélioration de la grande voirie. Il prescrit que le Gouvernement fédéral pourra, soit accorder une subvention à une province pour aider cette dernier à construire ou améliorer certaines routes, soit dépenser lui-même la totalité ou une partie de cette subvention à construire ou améliorer des routes situées dans la province.

Dans le premier cas, la province devra faire ou faire faire les travaux de construction ou d'amélioration conformément à des conditions et devis préalablement approuvés par le Gouvernement fédéral, dans le second cas, le Gouvernement fédéral devra obtenir le consentement du gouvernement de la province avant d'entreprendre les travaux.

Je suis partisan des bons chemins et je ne désire rien tant que de voir notre voirie s'améliorer le plus possible. Mais la mesure du Gouvernement fédéral ne me satisfait pas. Je la trouve dangereuse même.

Ele ne me satisfait pas, parce qu'elle n'assure pas une répartition équitable, entre les provinces, des fonds que le Parlement pourra dans la suite voter pour l'amélioration de la grande voirie. Les ministres, il est vrai, nous ont déclaré que, par la loi des subsides. ces fonds seraient distribués aux provinces au pro rata de leur population respective, mais suivant moi un texte de loi serait satisfaisant.

D'aileulrs, les gouvernements passent et les successeurs du Gouvernement Borden ne seront aucunement liés par la parole de celuici. Pourquoi le Gouvernement actuel ne suivrait-il pas l'exemple des pères de la Confédération. Pourquoi ne ferait-il pas à l'égard des chemins ce qu'il a fait dans sa loi ayant en vue l'avancement agricole. Cette loi ainsi que l'acte constitutionnel de 1867 fixent formellement la part de chaque province, et je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas de même dans le bill des chemins.

De plus, ce bill me paraît dangereux, car il empiète sur les attributions des provinces et tend à asservir les administrations locales. L'article 92 de la constitution est, en effet, très explicite: "Dans chaque province, y est-il dit, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir: 8e—Les institutions municipales dans la province.—10e—Les travaux et entreprises d'une nature locale.—16e—Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province."

Or, dans quelle position se trouveront les administrations locales si le bill des chemins devient loi tel quel. Elles devront tout simplement trouver leurs droits et leurs prérogatives contre la subvention qui leur sera offerte, ou bien renoncer à cette subvention.

Et qu'on ne l'oublie pas, si on laisse aujourd'hui le Gouvernement fédéral pénétrer ainsi dans le domaine de la voirie, ne pourrait-il au moyen de subventions, s'ingérer ensuite dans nos écoles, nous dicter un programme d'études et des méthodes d'enseignement.

Il ne faudrait pas croire que je tiens à être désagréable au Gouvernement Borden. Ce que je dis aujourd'hui, je le dirais demain si un Gouvernement libéral proposait une loi aussi dangereuse et aussi contraire à l'esprit de notre constitution. L'attitude énergique que j'ai prise en 1905 au sujet du rajustement des subsides fédéraux est bien connue. Comme alors, je suis partisan de l'autonomie des provinces, et c'est pourquoi je voudrais voir le Gouvernement d'Ottawa respecter leurs droits et les traités avec justice.

Ces raisons sont très fortes, et elles méritent que la Chambre en tienne compte. Mais il y a un fait très remarquable qu'il est bon de noter. Le Gouvernement a proposé, pendant la présente session, deux lois pour venir en aide aux provinces, une se rapportant à l'agriculture et l'autre aux grandes routes. Le bill concernant l'agriculture contenait la disposition que l'argent serait divisé entre les provinces, et sa distribution faisait partie du bill. Le Sénat a accepté sans critique cette disposition, et c'est la loi aujourd'hui. Mais pourquoi ne pas adopter le même principe pour ce bill? Pourquoi le Gouvernement, lorsqu'il propose deux mesures de nature absolument semblable et presqu'identiques quant à

leurs fins, ne les fait-il pas semblables? On ne nous en a donné aucune bonne raison jusqu'à présent, et l'on est porté à soupçonner des motifs sinistres et d'un grand danger de l'influence qu'on veut leur faire jouer dans les élections. Je ne veux pas m'occuper de ce côté de la question aujourd'hui, mais à moins que le Gouvernement ne nous donne de meilleures raisons que celles qu'il nous a données jusqu'à présent, nous serons forcés d'en venir à cette conclusion.

Le très hon. R. L. BORDEN: Mon très honorable ami a dit que le bill accordant de l'aide à l'agriculture venait à l'appui des prétentions qu'il vient d'exprimer. Il oublie évidemment que ce bill ne proposait pas de distribuer l'argent entièrement sur la base de la population des provinces, mais accordait une allocation de $20,000 à chacune des provinces. Il n'y a aucun doute que le Sénat savait que l'amendement qu'il apportait au bill ne pouvait pas être accepté cette année, pas plus qu'il ne l'a été l'année dernière, et conséquemment il est responsable si le bill ne devient pas loi.

L'année dernière, mon très honorable ami a accepté l'entière responsabilité de l'action du Sénat, et il est sans doute prêt à l'accepter encore cette année, conséquemment, la question se pose d'une façon très claire.

Sir WILFRID LAURIER: Exactement.

M. BORDEN: Mon très honorable ami a déclaré d'abord qu'il appuierait le bill des grandes routes, mais à la fin, si je ne me trompe pas, il a voté contre.

Sir WILFRID LAURIER: Pas du tout.

M. BORDEN: Alors, je me trompe.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai certainement voté contre avec les taches qu'il portait.

M. BORDEN: Je ne suis pas de cet avis-là; je ne crois pas que le bill portait aucune tache.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami est de cet avis lui-même.

M BORDEN: De quel avis?

Sir WILFRID LAURIER: Que cet argent doit être répartie suivant la population des provinces.

M. BORDEN: J'ai dit l'année dernière, et je l'ai répété cette année, que dans les conditions actuelles, et en l'absence de circonstances exceptionnelles, il n'y avait pas de raison pour empêcher de distribuer cet argent entre les provinces sur la base de la population de chacune, mais j'ai fait remarquer que bien que l'honorable chef de l'opposition adhérât absolument au principe de la division d'après la population au sujet du bill des grandes routes, il n'y tenait pas autant au sujet du bill venant en aide à l'agriculture, parce qu'il croyait les propositions du Gouvernement raisonnables bien qu'elles ne fussent pas basées strictement sur la population. Mon très honorable ami a persisté à dire que le Sénat a pleinement le droit d'agir comme il le fait, et que la raison même que le Gouvernement donne vient à l'appui de sa prétention.

Supposons que le bill proposerait de faire voter l'argent nécessaire tous les ans, mon honorable ami prétend-il que dans ce cas-là le Sénat aurait le droit de changer les restrictions et conditions de la subvention? Le Sénat pourrait rejeter le bill, mais non pas en changer les restrictions et conditions. C'est là un principe bien établi entre le Sénat et les Communes, et le Sénat serait absolument dans cette situation s'il laissait passer ce bill tel qu'il est, parce qu'en définitive il aurait exactement le même remède que si c'était un bill annuel fixant le chiffre de la subvention. Dans ce cas-là le Sénat pourrait rejeter le crédit s'il le croyait fixé d'après une base injuste. Mais le Sénat n'a pas le droit de modifier les restrictions et conditions que la Chambre juge à propos de mettre aux subventions qu'elle juge à propos d'accorder, et je prétends que le Sénat a dépassé ses pouvoirs dans ce cas-ci. Le Gouvernement a proposé ce bill pour définir les conditions en vertu desquelles on accorderait de l'aide aux provinces, et, autant que j'en puis juger par les arguments de l'opposition, je ne puis comprendre leur objection à ce bill. Elle semble croire qu'il y a quelque motif sinistre caché derrière ce bill.

M. GRAHAM: J'en ai eu l'expérience.

M. BORDEN: Avant que mon honorable ami fut membre de cette Chambre et lorsqu'il était ministre dans le gouvernement de la province d'Ontario.

M. GRAHAM: C'est au moment où je briguais les suffrages des électeurs pour la chambre fédérale, et que le parti ministériel s'efforçait de faire échouer ma candidature.

M. BORDEN: Je ne vois rien dans le projet de loi actuel à l'appui de la prétention émise en ce moment par l'honorable député.

M. CARVELL: Peut-être le ministre des Douanes sera-t-il en mesure de renseigner le premier ministre quant au sens de ces paroles.

M. BORDEN: Le projet de loi se borne à prescrire deux choses: en premier lieu, le Gouverneur en conseil est autorisé à accorder une subvention aux provinces, et, en second lieu, cette subvention devra être affectée suivant une entente conclue entre le gouvernement fédéral et les gouverne-

ments des provinces. Les sommes destinées à une des provinces ne sauraient être détournées au profit d'aucune autre, et la Chambre des Communes et le Sénat conserveront la haute main sur l'emploi des fonds ainsi votés. Je le répète, le Sénat restera maître de la situation dans la pleine mesure où il le serait si cette législation prenait la forme d'un projet de loi soumis annuellement aux Chambres. Quelle fin se proposait-on en faisant voter ce projet de loi? D'assurer aux diverses provinces du Canada, sur une base juste et équitable, de l'aide en vue de l'amélioration des grandes routes. Le Sénat n'a pas cru devoir accepter le bill tel qu'il était, mais y a attaché une condition que nous avions rejetée l'année dernière, et que nous ne sommes pas disposés à accepter cette année, savoir que cette Chambre n'aura pas le loisir, même dans les circonstances les plus exceptionnelles, de dévier le moindrement de la règle fondée sur le chiffre comparatif de la population. Supposons, par exemple, qu'il survienne quelque grand désastre dans une des provinces, et que l'urgence du cas demande que, en ce qui regarde cette province, on ne tienne pas compte cette année-là du principe du subventionnement proportionnel ou chiffre de la population. Y a-t-il quelque raison pour qu'une telle proposition ne soit pas délibérée par la Chambre des communes et le Sénat? A deux reprises en cette Chambre, je me suis exprimé fortement en faveur du principe du subventionnement proportionnel au chiffre de la population; mais mon très honorable ami lui-même admettra que des circonstances peuvent se présenter dans lesquelles lui-même, comme tout autre membre de l'opposition, consentirait à ce qu'un tempérament fût apporté à cette règle.

Mais en supposant même que pareil tempérament ne fût pas acceptable de l'opposition ou des honorables membres du Sénat, ils seraient encore à même d'appliquer le remède qu'ils ont cru bon, sans la moindre raison, suivant moi, d'appliquer dans le cas du présent projet de loi. Dans un cas ils resteraient entièrement dans les limites de leurs attributions, puisqu'ils se borneraient à rejeter un crédit simplement parce qu'ils n'en verraient pas l'opportunité. Dans l'autre cas, ils ont excédé leurs attributions, ils ont violé la Constitution, en altérant et modifiant les restrictions et conditions que cette Chambre a l'incontestable privilège de poser.

Quant à l'autre amendement auquel mon très honorable ami a fait allusion et à l'égard duquel le ministre des Chemins de fer et des Canaux soumettra une autre motion dans un instant, je suis tout aussi incapable de comprendre comment les dispositions du projet de loi portent la moindre atteinte à l'autonomie d'aucune des provinces du Canada. A mon avis, le bill garantit l'autonomie de chaque province, même au delà des limites fixées par la loi de l'Amérique britannique du Nord. Je ne vois pas pourquoi aux termes du pacte fédéral le Parlement canadien ne pourrait entreprendre la construction d'une route reliant une province à l'autre. Je ne vois pas pourquoi, aux termes du pacte fédéral, le Parlement canadien ne pourrait déclarer œuvre à l'avantage général du Canada une certaine route traversant, par exemple, la province de Québec jusqu'à la frontière. Nous ne pourrions le faire sous l'empire du présent bill; nous ne pourrions même exercer les pouvoirs qui nous sont assurés par la loi de l'Amérique britannique du Nord, car il est nettement déclaré dans ce projet de loi que, pour aucune raison, le Gouverneur en conseil ni le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ne pourra dépenser un seul dollar sans l'autorisation de la législature provinciale et le consentement de l'exécutif de la province. Nous avons eu ce projet d'amendement à l'étude l'année dernière; nous l'avons eu à l'étude cette année encore sur proposition d'honorables députés de la gauche. Nous n'avons pas cru devoir l'accepter; et dans les circonstances, la motion soumise par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux est la seule que le Gouvernement, sans se manquer de respect, puisse présenter à la Chambre, eu égard surtout aux raisons très insultantes avancées par certains membres du Sénat à l'appui de leurs projets de modifications du présent bill. Certains de ces messieurs ont nettement donné à entendre que le Gouvernement se proposait d'utiliser cette législation pour des fins indignes ou de corruption. Tel fut, si je ne me trompe, le raisonnement fait par le leader du parti libéral au Sénat pour engager ses collègues à modifier le bill dans ce sens. Je n'attache pas trop d'importance au raisonnement fait en pareille circonstance; mais on ne doit guère s'attendre à ce que nous soyons très disposés à accepter des raisons de cette nature que donne le Sénat pour justifier son attitude. Ce n'est pas notre intention de les accepter et nous voulons insister pour que la mesure soit adoptée dans ses termes actuels.

M. MICHAEL CLARK (Red Deer): Il semble que l'histoire du présent Parlement doive dans une grande mesure consister dans celle d'un conflit entre le Gouvernement et la Chambre haute; et, dans ces conditions, la Chambre me pardonnera, je l'espère, si je réclame le temps nécessaire, même à cette heure très avancée, pour bien faire connaître mon attitude vis-à-vis des combattants. Jusqu'ici, monsieur l'Orateur, l'histoire donne plutôt raison au Sénat. Le premier ministre, au début des ob-

servations qu'il vient de faire, a déclaré que le Sénat et la Chambre des communes sont nettement aux prises sur cette question, et sous forme d'explication a ajouté que le Sénat aurait dû s'assurer dès le début si le Gouvernement n'accepterait pas un amendement qu'il avait rejeté l'année dernière. Le très honorable premier ministre ne s'avance-t-il pas un peu trop en définissant ainsi la ligne de conduite qui s'imposait au Sénat?

Quel était le principal sujet de dissension entre le Sénat et le Gouvernement, l'année dernière? Ce n'était pas la loi pour les grandes routes, c'était le projet d'établissement d'une commission du tarif. C'est ce dernier projet que le Sénat rejeta, et qui attira sur sa tête les foudres du ministre du Commerce (M. Foster), dans un discours prononcé vers la fin de la session et qui provoqua un incident extraordinaire en cette Chambre, je veux dire trois salves d'applaudissements en l'honneur du président de cette Chambre, dont nos adversaires firent retentir les murs de cette Chambre. Mais qu'est-il advenu du projet d'établissement d'une commission du tarif?

Selon le raisonnement du premier ministre, le Sénat devait bien se figurer que le Gouvernement était sincère et bien résolu de l'emporter dans sa querelle avec lui au sujet du projet d'établissement d'une commission du tarif, et il avait le droit de compter que la guerre qui avait été déclarée en termes si vigoureux par le ministre du Commerce dans cette circonstance serait reprise devant les électeurs. Or, ce qui est arrivé effectivement, c'est que le ministre du Commerce est disparu du Canada et ne s'y est guère montré depuis; et le ministère, dont il est un membre si distingué, a donné une preuve éclatante de la perspicacité du Sénat en rejetant ce projet, puisqu'il n'a pas de nouveau présenté cette mesure à la présente session. Je le demande au premier ministre, quel droit a-t-on de s'attendre à ce que le Sénat ait une confiance entière dans la pureté des motifs qui inspirent le Gouvernement actuel? S'il faut en juger par ce qui s'est passé l'an dernier, le Sénat aurait pu raisonnablement se dire: ce gouvernement, sans doute, laisse assez à désirer, mais avec le temps il y a lieu d'espérer qu'il s'améliorera. Nous lui avons appris quelque chose, comme aussi la lutte faite par M. Woodrow Wilson aux Etats-Unis, relativement à l'utilité d'une commission du tarif, et il est probable qu'il va s'instruire sur la question des routes également. Telle est ma réponse au premier ministre quant à la prétendue netteté de la question.

Comme je l'ai fait observer, il y avait assez peu de sincérité dans l'attaque qui a été dirigée contre le Sénat l'année dernière, et de même il y a assez peu de sincérité dans les professions de dévouement au peuple émanant du parti ministériel, et son prétendu désir d'améliorer les routes. Si l'idée dominante dans l'esprit de ces messieurs était de venir en aide aux provinces dans l'amélioration de leurs chemins, ils n'hésiteraient pas à accepter les projets d'amendement du Sénat. Je n'hésite pas à me servir de ces expressions très fortes à cet égard.

Songez aux raisons invoquées par le premier ministre pour s'excuser de ne pas accepter les projets d'amendement. L'une d'elles, c'est que certains membres du Sénat ont imputé des motifs déplacés au Gouvernement. Ce procédé est assez ordinaire dans la vie politique. Si j'en crois mon expérience, on ne cesse d'attribuer des motifs indignes à ses adversaires tant d'un côté que de l'autre. Est-ce ainsi que doit être abordé l'examen d'une question importante? Il s'agit de savoir si les amendements proposés par le Sénat ont leur raison d'être. Dans l'affirmative, quelle attitude doit prendre le Gouvernement vis-à-vis de ses détracteurs? Doit-il répondre: Nous ne saurions accepter un amendement judicieux, vu qu'on nous a imputé des motifs indignes dans la préparation du bill sous sa forme primitive? Au contraire, suivant moi, il lui incombe de désarmer la critique et, en ne considérant les amendements qu'en eux-mêmes, démontrer le peu de fondement de la défiance du Sénat, laquelle est partagée par certains membres de la gauche et par une forte partie du public.

Une seule raison aurait suffi pour justifier le Sénat de vouloir modifier ce projet de loi: c'est que ni lui ni personne autre ne saurait se rendre compte de sa portée véritable. Le premier ministre s'est posé la question, et, je le reconnais, y a répondu. Ce bill est destiné, a-t-il dit, à venir en aide aux provinces dans l'établissement de routes dans leurs limites respectives. Jusqu'ici il n'y a rien à redire, mais, au cours de la session de l'année, un membre important du parti dont le premier ministre est le chef et qui aujourd'hui est membre d'une commission, disserta longuement, alors qu'il représentait en cette enceinte la circonscription de Kootenay, sur le pouvoir que conférerait ce bill de construire une route nationale reliant l'Atlantique au Pacifique.

Le leader du Gouvernement, au Sénat même, a parlé de cette possibilité, de sorte que nous nous trouvons en cette situation extraordinaire que le premier ministre a dit cet après-midi que l'objet du bill est la construction de routes dans les provinces, alors que le leader du Gouvernement au Sénat a parlé de la possibilité, en vertu de ce bill, de la construction d'une grande route nationale traversant tout le pays. Le Gouvernement même ignore l'objet du bill, ou s'il le sait il n'en dit rien, et il n'en dit rien non plus au Sénat En ce qui concerne le projet de construire une grande route nationale, si c'est là l'objet que se propose le Gouvernement, pourquoi ne pas

mettre cela dans le bill? Pourquoi ne pas dire que c'est là l'objet qu'on a en vue? Il faudrait discuter tout cela à fond, et je puis assurer à mon très honorable ami que s'il se décide à cela il s'apercevra qu'il a moins d'appui, même des provinces conservatrices, qu'il n'en a actuellement. Ce peut être une très belle chose de pouvoir se promener en automobile de l'Atlantique au Pacifique, et d'arrêter en passant à Calgary pour s'y amuser; mais les cultivateurs qui contribuent à édifier Calgary et qui font la fortune de bien des gens se promenant en automobile, et qui veulent avoir de bonnes routes pour amener leur grain et leur bétail sur les marchés, n'approuveront pas beaucoup notre façon de procéder pour arriver à cela. Ce qu'ils désirent, c'est qu'on les aide à construire des routes dans les provinces. Je sais un peu moi-même ce qu'il en est Quand je suis arrivé dans ce pays, ma voiture s'embourbait régulièrement trois fois par jour, sur la route allant de ma maison au chemin de fer. C'est alors que, comme cultivateur, je me suis mis à désirer de bonnes routes, et c'est là aussi où de bonnes routes sont nécessaires. Le cultivateur avait des chances d'obtenir de bonnes routes, en vertu de la constitution fédérale, alors que, grâce à la sagesse du parlement impérial, la construction des routes avait été dévolue aux législatures provinciales, et non pas au Gouvernement fédéral, qui veut maintenant usurper ces attributions C'est là ce que je tiens à dire au sujet de ce que l'on dit être l'objet de mon très honorable ami. Si tout autre membre du Gouvernement peut s'interposer entre le leader du Gouvernement en cette Chambre, et le leader du Gouvernement au Sénat, et vient nous dire ce que le Gouvernement entend faire, nous serons alors plus en état de résoudre cette question convenablement.

Mon très honorable ami ne veut pas qu'on lui parle des motifs qu'il peut avoir. M. Gladstone a déjà dit qu'il ne fallait jamais imputer de motifs à qui que ce soit, et comme conseil de perfection chrétienne, cela est très bien. Mais pouvons-nous espérer que mon honorable ami de Renfrew-sud atteindra jamais ce point de perfection? Il laisse entendre que quelque ministre faisant partie du présent Gouvernement a déjà fait servir les dépenses projetées pour ces routes à influencer l'opinion publique. C'est bien ainsi que j'ai compris cela.

M. GRAHAM: Il a promis des dépenses en vertu de ce bill.

M. CLARK: Nous n'interprétons pas les motifs, nous envisageons les actes. Pourquoi mon très honorable ami, qui peut présenter de bons arguments quand il a une bonne cause à défendre, prend-il des airs de vertu offensée, et vient-il s'opposer à ce que nous attaquions ses motifs, quand ce qu'il devrait faire serait plutôt d'expliquer les actes de ses collègues, sans se préoccuper de soupçons ni de motifs quelconques. Le Gouvernement devrait ici s'expliquer de façon absolument claire. Si les ministres sont tous des anges, qu'ils produisent donc la preuve qu'ils sont mûrs pour le repentir.

Je n'ai pas grand'chose à ajouter sur ce sujet. S'il n'y a là-dessous aucun motif sinistre, qu'on dissipe ce soupçon et qu'on accepte l'amendement du Sénat, et nous aurons alors la chance de voir améliorer nos grandes routes. Il est vraiment regrettable que nous ne puissions pas en arriver à une entente là-dessus. Le pays est maintenant dans un grand état de calme, après avoir combattu depuis cinq ans en bien des Armageddons imaginaires. Je propose de retrancher la bataille d'Armageddon du Livre de Révélation et de nous laisser procéder à réaliser le millénium à notre propre manière. Et l'un des meilleurs moyens de nous y acheminer serait d'améliorer nos routes.

M. BORDEN: Parfaitement.

M. CLARK: Le Gouvernement peut le faire, et en même temps contribuer à ce qu'un peu de cette paix des millénium vienne rétablir l'harmonie entre cette Chambre et la Chambre haute sur ce sujet particulier. Ils peuvent se mettre à l'ouvrage immédiatement, au lieu de faire miroiter tout cela pour solliciter des votes, ou pour être utilisé sur les hustings afin de condamner ceux qui s'y sont opposés. Je n'imagine rien, ici. J'ai parlé du leader du Gouvernement au Sénat. Son collègue en pratique du droit est le représentant de Calgary en cette Chambre, et ce dernier est allé l'automne dernier à Calgary et il a déclaré que si les cultivateurs avaient à lutter contre la difficulté d'amener leur grain sur le marché, ils ne devaient pas oublier que ce bill pour l'amélioration des grandes routes était allé au Sénat et n'en était jamais revenu.

M. BURNHAM: Parfaitement!

M. CLARK: Mon honorable ami de Petersborough paraît en douter. Il est tout aussi exact dans son histoire que l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) l'a été à l'occasion dont je parle. Il a été nécessaire de dire que le bill n'était jamais revenu, pour démontrer que le Sénat l'avait tué. Ce qui est arrivé, c'est qu'on n'a jamais revu le bill. On le voit aujourd'hui sous une forme amendée. Ce n'a pas été un cas d'homicide, c'était un cas d'infanticide. Si le Gouvernement a une bonne politique, soit pour les grandes routes ou autre chose, qu'il la produise, et qu'il obtienne pour cela le crédit politique qui ne sera jamais marchandé à un gouverne-

ment qui a pour lui une excellente politique pouvant vraiment aider le peuple. Mais qu'on ne vienne pas laisser planer le soupçon qu'ils entendent obtenir crédit pour cette politique, alors que tout ce qu'ils désirent, c'est de pouvoir être libres de dépenser de l'argent à leur guise pour l'avantage de partisans de leur propre parti.

Mon très honorable ami le premier ministre a parlé en termes très modérés. J'aimerais à dire que, tout en acceptant sa déclaration qu'il n'est ici animé que de bonnes intentions, je ne crois pas qu'il soit sérieux quand il vient nous demander d'accepter ses propres intentions comme étant une garantie pour tout temps à venir de ce qui serait fait en vertu de ce bill, advenant qu'il soit adopté en sa forme actuelle. Il devait être sûrement à court d'arguments quand il a parlé, pour venir justifier ce bill, de la possibilité d'un désastre. Si je le comprends bien, il a dit qu'un désastre pourrait en tout temps détruire les routes et créer un état d'urgence immédiate. Ces mots me sont bien connus. Sur cette question des routes, la politique du premier ministre semble être d'introduire sa politique permanente pour parer à des besoins d'urgence. Assurément, mon très honorable ami n'était pas sérieux quand il est venu invoquer cela comme seule justification pour différer d'avis avec le Sénat sur cette question. Je pourrais à mon tour invoquer l'argument dont la droite s'est servie à diverses reprises au cours des débats l'hiver dernier. Je pourrais faire observer que, dans des cas d'urgence, nous aurions toujours le pouvoir d'accorder des secours immédiats. J'emprunte cet argument à mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro). Au cours du débat, j'ai posé ici à mon honorable ami une simple question au sujet de possibilité de conditions d'urgence, et à propos d'un certain renseignement que je voulais avoir au sujet de la politique du Gouvernement sur la question navale. Je crois que je lui ai demandé si une contribution constituait sa seule idée à propos de fédération impériale, et mon honorable ami m'a répondu par une dissertation sur les tremblements de terre. Il m'a dit que si nous avions un tremblement de terre, nous contribuerions immédiatement. Je prends cet argument au débat sur la question navale, et je le présente à mon très honorable ami afin de le tranquiliser sur la possibilité de commotions internes au Canada. Je suis heureux de le tranquilliser sur la possibilité de tempêtes impériales, et de le consoler en lui donnant la certitude que le Canada sera toujours prêt à faire face au désastre. Il ne peut s'agir ici d'aucun désastre,

M. CLARK (Red-Deer).

et je ne crois pas que cet argument puisse porter très loin.

Je ne veux pas introduire ici rien qui puisse trop ressembler à de l'esprit de parti, mais si mon très honorable ami désire en finir légitimement, dans ce différend avec le Sénat, il doit être prêt à le soumettre au jugement du peuple. J'avais cru qu'il en pourrait être ainsi il y a quelque temps, et j'en fus persuadé quand j'entendis le ministre du Commerce (M. Foster) s'exprimer à ce sujet à la fin de la dernière session. Je suis sûr que s'il s'était trouvé ici en ce moment, et s'il avait prononcé un autre discours comme celui-là, venant à la suite des déclarations que mon très honorable ami a faites en diverses occasions à propos d'un autre sujet, nous ne pourrions pas, afin de mettre fin à l'imbroglio survenu entre la Chambre des communes et le Sénat, éviter une élection générale. Je dois tenir compte à mon très honorable ami d'avoir cédé sur cette question d'élections générales. Je n'ai aucune intention de venir le tancer parce qu'il n'a pas exécuté toutes les promesses qu'il nous a faites là-dessus, car j'ai déjà dit en cette Chambre que des élections générales, surtout à propos d'une grande question impériale, constitueraient une ligne de conduite prêtant beaucoup à discussion. Cependant, à moins que le Gouvernement ne cède le pas au Sénat, ainsi qu'il l'a déjà fait pour d'autres choses, cette question finira par être soumise aux électeurs. Je suis sûr que mon très honorable ami, pour des raisons personnelles, ne serait pas très opposé à cela. Je sais qu'il se trouverait bien plus heureux en diverses autres positions qu'il ne l'est présentement. Je crois que j'ai lu dans sa pensée, et je n'ai aucun doute qu'il s'entretient quelquefois avec lui-même, et qu'il se demande alors souvent, ainsi qu'Hamlet:

> Whether 'tis nobler in the mind to suffer
> The slings and arrows of outrageous fortune,
> Or to take up arms against a sea of troubles,
> And by opposing end them.

Je suis sûr qu'il a souvent avec lui-même de ces sortes d'entretiens; mais, s'il en est ainsi, il y a un autre ministre formant partie d'un camp différent, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers). Il trouve plutôt à se guider avec la dernière partie du soliloque d'Hamlet; il a réellement la terreur du "grand pays non encore découvert", et il préfère supporter les maux qu'il a plutôt de courir le risque d'en assumer d'autres qu'il ne connaît pas.

Eh bien, je ne discuterai pas cela. Les grandes routes attendent, la marine devra attendre, mais la marine peut attendre bien mieux que ne le pourraient les routes.

Nous aimerions avoir ces routes, et il n'y a aucune raison pouvant engager le Gouvernement à refuser cet amendement. Je ne veux rien avoir à dire sur les hustings que je ne puisse pas dire ici, mais j'ai bien peur que sur les husting il nous faudra dire que, dans toutes ces mesures, le Gouvernement n'a que la moitié d'un œil pour l'intérêt public et un œil et demi sur la question de savoir comment les votes vont s'orienter à la prochaine élection.

Il est possible que je blesse les justes susceptibilités du premier ministre en affirmant la chose; mais qu'il veuille bien m'en croire, il se ferait honneur à lui-même en acceptant les amendements du Sénat; car, il en conviendra, s'il relit ce texte, le Sénat a agi fort judicieusement. L'été dernier, j'ai pris la défense du Sénat en plusieurs circonstances, devant les populations de l'Ouest et quand je leur eus soumis les dispositions du bill, ces électeurs approuvèrent sans réserve l'attitude du Sénat, comme du reste tout le Canada l'approuve.

L'hon. G. P. GRAHAM (Renfrew-sud): Monsieur l'Orateur, je désire soumettre au premier ministre une ou deux observations touchant ce bill. Le Gouvernement veut donner le coup de grâce au bill des grandes routes; car, en effet, en rejetant cet amendement il met le projet de loi au rancart. Les assassins du bill, ce sont donc ces messieurs qui siègent sur les banquettes ministérielles, et pourquoi? Parce que le Sénat veut présenter un amendement demandant au Gouvernement de décrêter législativement une chose que le Gouvernement déclare vouloir faire quand même. Est-ce donc là une raison que le Gouvernement puisse légitimement invoquer pour mettre au rancart ce bill des grands chemins? Je me place pour un moment au même angle que le Sénat. Le Sénat a été créé pour la protection des minorités et des diverses provinces, surtout des petites provinces. Supposons que l'an prochain, le Gouvernement se fût écarté du système qu'il a consacré cette année, système consistant à faire la répartition des fonds d'après le chiffre de la population, et que le bill eut été soumis au Sénat? La constitution veut que le Sénat soit le protecteur des petites provinces. Aurait-il le pouvoir d'exercer cette protection? Nullement! A la demande du Gouvernement, la majorité de cette Chambre aurait voté l'adoption du bill des subsides, bill que le Sénat ne saurait amender; puis, ce bill une fois soumis au Sénat, celui-ci serait dans l'impuissance d'exercer vis-à-vis des provinces son droit de protection. En rejetant en partie ce projet de loi, tout en acceptant le reste de la mesure. Le seul moyen qu'il pourrait employer pour remédier à ce qu'il croirait être une injustice à l'endroit de certaines provinces serait d'infliger une injustice à toutes les provinces, en rejetant le bill des subsides.

Le Gouvernement devrait se mettre un instant sous le même angle que le Sénat; il devrait bien réfléchir à l'attitude qu'il prend et aux raisons qu'il fait valoir aujourd'hui à l'appui de son attitude, en rejetant cet amendement.

Si le Gouvernement veut réellement faire la répartition de cet argent, comme il le prétend, d'après le chiffre de la population, alors cet amendement serait la confirmation législative de ce qu'il se propose de faire quand même. Parce que, l'an dernier, le Gouvernement a rejeté cette disposition, cela ne l'autorise nullement à la mettre au rancart, cette année il a priver les provinces de l'aide projetée par le bill des grands chemins. Le ministre va plus loin et déclare qu'il pourrait surgir en certaine province une situation toute spéciale qui demanderait un traitement tout spécial. On ne saurait remédier à des situations spéciales par une loi générale.

Certains embarras que nous éprouvons viennent de ce que nous cherchons à appliquer à des situations spéciales des dispositions législatives de nature générale. La loi générale doit s'appliquer aux conditions normales, aux situations qui règnent de façon générale et ces situations permettront toujours au Gouvernement de faire la répartition de l'argent entre les provinces, d'après le chiffre de la population. S'il arrivait qu'un besoin spécial se fit sentir en une province, cette Chambre pourrait toujours, au cours d'une session, adopter la loi nécessaire, sans que cela tourne au détriment des autres provinces. Il y a une somme d'un certain chiffre dont la répartition est prévue par ce bill. S'il surgit dans une province une situation spéciale, le ministre enleverait-il l'argent d'une province pour la donner à sa voisine, afin de répondre à ce besoin spécial? Ce n'est pas ainsi qu'on répond à un besoin spécial. Ce n'est pas en portant atteinte aux crédits affectés aux autres provinces qu'on remédie à la situation, mais en présentant une mesure s'appliquant à pareille situation, et j'en ai la conviction, le Parlement y donnerait son assentiment.

La dernière disposition de ce bill porte atteinte aux droits des provinces et des municipalités. La constitution attribue aux provinces et aux municipalités juridiction sur les grands chemins. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux le décidait ainsi et que le gouvernement de l'Ontario l'agréât, le ministre pourrait invoquer cette loi et aller construire un chemin dans une municipalité, sans se soucier de l'autorisation de cette dernière. Le ministre pourrait entreprendre la construction d'un chemin dans n'importe quelle ville, village ou municipalité, sans consulter le maire ou le préfet. Je n'affirme pas qu'il le ferait;

seulement je prétends que l'article à l'étude l'autorise à le faire; car nulle part il n'y est question du consentement de la municipalité.

On s'est demandé de quelle pensée on s'est inspiré dans cet article, et je n'ai pas à faire de pronostics sur ce qui arriverait, probablement, si cette mesure était adopté avec l'article 6. J'ai été victime de ce projet de loi, moins d'une semaine après que la Chambre en eût été saisie, l'an dernier. Je n'étais pas victime volontaire, et j'ai pu échapper à la ruine; mais tout de même, j'en suis convaincu, ce bill eût pour effet d'abaisser sensiblement le chiffre de la majorité libérale de Renfrew-sud. C'est dans ce but qu'on présenta ce bill l'an dernier avec une hâte intempestive, et la rédaction de certains articles du projet était demeurée imparfaite; mais à peine cette Chambre en avait-elle été saisie que certains agents électoraux parcoururent le comté, disant aux électeurs que dorénavant la répartition des deniers publics pour les chemins serait faite par le ministre des Chemins de fer, au lieu du gouvernement provincial; et que si les électeurs votaient pour le candidat conservateur, on dépenserait telle ou telle somme ici et là. S'ils allèrent si loin. c'est que le député à l'assemblée législative provinciale, partisan de sir James Whitney, adhérait à un arrangement qu'il avait fait et ne voulait pas que la subvention du gouvernement provincial fût utilisée au cours de la campagne fédérale.

Mais les agents du Gouvernement fédéral l'écartèrent en promettant que, si le candidat conservateur était élu, le Gouvernement fédéral s'autorisant de cet article du bill, dépenserait avec prodigalité cet argent dans le comté pour la construction des chemins. Fort de cette expérience, je ne me livre pas à de vaines conjectures; je sais ce que l'on ferait, en s'autorisant de l'article 6, et je sais l'usage qu'on en voulait faire au comté de Renfrew-sud.

Le Gouvernement a inscrit au budget un crédit affecté à la construction des bons chemins; or, je le déclare devant cette Chambre et devant le pays, il n'y a pas un seul dollar de ce crédit que l'on ne puisse dépenser dans l'intérêt du peuple de ces diverses provinces, en invoquant le bill tel qu'amendé par le Sénat. En rejetant sous un prétexte quelconque, les amendements apportés au bill par le Sénat, le Gouvernement priverait, cette année, les populations des diverses provinces de cette somme de $1,500,000 qui serait dépensée à leur bénéfice, s'il acceptait ces amendements.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Le député de Renfrew-sud (M. Graham) n'a pas suffisamment pesé ses arguments. Le Gouvernement fédéral ne saurait conclure avec le gouvernement provincial une convention, et cela sans consulter les municipalités; car la province ne saurait faire pareille convention. Alors, que devient notre argument?

M. GRAHAM: Examinez-donc le bill.

M. BRODER: Ce n'est pas la question: le gouvernement provincial n'a pas le droit de faire des conventions, au préjudice des droits des municipalités, et par conséquent l'argumentation de l'honorable député croule par sa base. Il sait parfaitement que le Gouvernement fédéral pourrait, s'il le jugeait utile, construire des chemins de l'Atlantique au Pacifique, sans adopter ce bill.

M. GRAHAM: La chose ne saurait faire doute.

M. BRODER: C'est parfait. Puis l'honorable député nous dit que cette Chambre peut perfectionner ce bill en acceptant l'amendement du Sénat, et ma réponse est que le Sénat, peut le perfectionner en retirant l'amendement. Cet argument s'applique donc avec une égale force aux deux situations. L'honorable député nous a révélé certains faits qu'il a constatés au comté de Renfrew-sud; or, il comprend parfaitement que nombre d'électeurs de ce comté avaient déjà reçu plus d'une leçon en pareille matière du gouvernement provincial dont il faisait jadis partie. Ce gouvernement avait fait nombre de promesses relativement aux chemins.

M. GRAHAM: C'est une faible réplique.

M. BRODER: Au contraire, la réplique est excellente; car, c'est l'honorable député, de concert avec le Gouvernement dont il était membre qui a éclairé les électeurs sur cette question des chemins. Ce Gouvernement provincial a mainte fois dit aux électeurs de Renfrew-sud qu'il obtiendraient des chemins, s'ils confiaient à tel ou tel candidat leur mandat électif au Parlement fédéral. Voilà ce que le Gouvernement libéral d'Ontario à enseigner au peuple pendant vingt-trois ans et il est temps que l'honorable député recueille ce qu'il a semé; qu'il ne se plaigne point. L'honorable député prétend que ce bill permettrait au Gouvernement fédéral d'exercer son influence politique; or, la proposition du Sénat accroît l'influence politique en confiant aux différentes provinces la répartition de ces deniers. En général, les lois, dans l'intention du législateur, visent, non pas à empêcher les gens de faire le bien, mais à les empêcher de faire le mal, et l'argument de l'honorable député ici, c'est qu'il faut viser à empêcher les gens de bien faire. Les relations entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et leurs droits, au point de vue

de la constitution, sont dans une certaine mesure affaire d'évolution, plutôt que question d'ordre légal, car dans la solution de tous ces importants problèmes, la nécessité joue son rôle et on sait que les provinces administrent leurs chemins depuis 1843 et cependant tout le monde se plaint des mauvais chemins. N'est-il pas temps que quelques autres autorités aient voix au chapitre en matière de bons chemins?

On pérore à perte de vue sur la question de l'autonomie provinciale et autres problèmes de ce genre; mais j'affirme que le peuple veut qu'on lui donne de bons chemins, et la proposition du Gouvernement tend à aider les gouvernements provinviaux à doter le peuple de bons chemins: voilà la question en discussion, et non pas la question de droit constitutionnel. Il s'agit de faire ce que désire le peuple, dans l'intérêt du pays, et cependant, par l'entremise de l'autre Chambre, corps politique où circule, avec moins d'activité, sans doute, le même sang qui coule dans les veines des députés de la gauche, ces messieurs, repoussent ce bill, craignant de faire quelque chose pour le peuple.

C'est ce qui les ennuie, mais je n'en ai pas peur. Je serais enchanté de voir faire quelque chose pour le peuple et je ne m'inquiète pas qui le fait, du moment que c'est fait. C'est très bien pour les honorables députés de l'opposition de suspecter les intentions du Gouvernement, mais ils auraient une meilleure cause s'ils laissaient le Gouvernement agir—mais ils n'ont pas le courage de le faire—et ensuite l'attaquer s'il agit mal. Il est temps que nous fassions quelque chose pour améliorer les routes du pays. Prenez la France avec ses 18,000 milles de routes municipales. Mon honorable ami de Red-Deer est très effrayé de voir une automobile passer dans sa région.

M. CLARK (Red-Deer): Je suis effrayé de voir mon chariot embourbé.

M. BRODER: Très bien, si vous courez derrière le chariot vous serez en sûreté.

M. CLARK: C'est ce que font mes chiens.

M. BRODER: L'état de New-York a eu quelque expérience avec les automobiles et les taxes sur les automobiles permettent d'entretenir les routes. Ce ne serait pas une mauvaise idée à adopter pour ce pays. Je ne m'occupe pas du nombre d'hommes riches des Etats-Unis ou ailleurs qui arrivent au Canada par de bonnes routes, parce que je considère que c'est une bonne réclame pour faire connaître le pays et donner idée de ses espérances. Ce serait une très bonne chose pour l'homme le plus pauvre du pays de voir des automobiles venir ici avec des hommes riches. Je ne me querellerai pas avec mon voisin parce qu'il est riche: si tous mes voisins étaient riches, j'aurais une meilleure chance. Je ne veux pas qu'un homme soit tellement secoué sur nos routes qu'il soit malade avant la fin du voyage. Je préfère qu'il voyage sur une bonne route. Je ne crois pas que ce serait un mal d'avoir de très bonnes routes dans notre pays, ce serait même une très bonne chose. Le Sénat a commis une erreur. Le peuple commence à comprendre qu'il est temps que cette question ait la possibilité d'être mise à l'épreuve. Que les résultats condamnent ou fassent l'éloge de ceux qui sont responsables pour la mise à exécution de l'idée.

M. GERMAN (Welland): Je félicite mon honorable ami de Dundas (M. Broder) des paroles pleines d'esprit qu'il vient de prononcer. Ce n'est pas souvent qu'il fait à la Chambre la faveur d'exposer ses idées. Mais bien qu'il soit comme moi un partisan des bonnes routes, il a fait des suggestions qui suivant moi empêcheraient au lieu d'encourager le développement des bonnes routes. Nous avons dans le budget supplémentaire un crédit de $1,500,000 à être dépensé d'après la loi des grandes routes au Canada. Or, c'est le bill que nous discutons. De sorte que si le bill n'est pas adopté, bien que l'argent soit voté par la Chambre, il ne pourra pas être dépensé. Je tiens à ce que l'argent soit dépensé dans la région que j'habite, parce que la question des grandes routes est d'une importance vitale. Dans mon comté, nous construisons de bonnes routes en vertu de la loi provinciale. Les améliorations sont bien nécessaires car les routes sont très mauvaises au printemps et à l'automne. La loi provinciale des chemins d'Ontario a été inséré dans les statuts par sir George Ross et a été appliquée fidèlement et améliorée par sir James Whitney. Elle a été administrée par le ministre actuel des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) quand il était membre du gouvernement d'Ontario. En vertu de cette loi, si un comté d'Ontario décide qu'il veut améliorer ses routes, il adopte un règlement et la province l'aidera pécuniairement pour améliorer les routes.

Suivant moi, en vertu du bill présenté à la Chambre, le Gouvernement propose d'aider les provinces par une subvention de $1,500,000 et dans le budget supplémentaire on indique comment cet argent sera distribué entre les provinces. Maintenant, voyons sans grand frais d'éloquence ni de discussion ce qu'on peut faire en vertu de la loi qui vient du Sénat. Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) a déclaré que toute la somme portée aux évaluations budgétaires pouvait être dépensée en vertu de la loi telle qu'elle nous arrive du Sénat. Quelle est donc la différence entre la proposition du Gouvernement et celle du Sé-

nat? Simplement que le Sénat dit que l'article 6 doit être biffé. Et que dit l'article 6. Voici:

Le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil et selon les termes et conditions prescrits par arrêtés du conseil, peut entreprendre la construction de toute grande route nouvelle ou l'amélioration de toute grande route existante dans quelque province qu'elle soit; il peut dépenser pour lesdites améliorations ou construction, la totalité ou une partie des sommes votées par le Parlement à cette province à titre de subvention. Il est cependant entendu que le ministre doit au préalable obtenir l'autorisation nécessaire, de la part de la législature de ladite province, et le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait dépenser dans la province d'Ontario $527,000 à sa propre volonté, où il voudrait et comme il voudrait. Ce serait suivant moi mettre aux mains d'un ministre de la couronne une somme d'argent qu'il pourrait employer s'il le voulait comme un fonds de corruption. Je ne dis pas que le ministre des Chemins de fer l'emploiera ainsi, je ne crois pas qu'il le voudrait; je suis convaincu qu'il ne le voudrais pas. Je suis convaincu que le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux emploiera ces $527,000 aux mieux des intérêts de la population d'Ontario, d'après son jugement; je lui donnerai ce témoignage en ce qui me concerne et en tant que je le connais. Mais il n'est pas le seul ministre des Chemins de fer et Canaux qui puisse exister et même il peut ne pas être capable d'exercer son contrôle sur le gouvernement. Aucun ministre de la commission ne devrait avoir le droit de dépenser à sa propre discrétion ce montant d'argent. Que l'argent soit payé à la province, en vertu de la loi de la province. Je ne connais pas la loi dans aucune autre province, mais je connais celle d'Ontario et je sais qu'elle est équitable et juste. Je sais que nous qui habitons l'Ontario nous aimerions que cet argent soit dépensé en vertu de la loi de notre province et je ne vois pas pourquoi le gouvernement n'accepterait pas ce bill avec la suppression de l'article 6 et pourquoi il ne donnerait pas cet argent pour qu'on le dépense en vertu des lois locales, telles qu'elles existent dans les différentes provinces.

M. W. F. NICKLE (Kingston): Un mot ou deux seulement en réponse à l'honorable député de Welland (M. German). Il me semble très malheureux pour le pays en général qu'un grand projet qui intéresse tellement l'ensemble des fermiers, soit laissé en suspens parce que les membres du Parlement qui siégent dans l'autre Chambre et forment la majorité du Sénat n'ont pas assez confiance dans l'honnêteté et l'intégrité de l'administration actuelle pour croire que l'argent alloué de la manière proposée sera dépensé honnêtement et justement pour l'amélioration des routes dans les diverses provinces.

J'ai écouté avec grand intérêt les paroles de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Avant de venir en Chambre, j'avais suivi avec beaucoup d'intérêt le passé de cet honorable député. Je le considérais comme le radical par excellence. Je l'avais entendu désigner, pour plaisanter, sous le nom de "Red Michæl", et comme j'étais un peu de ce genre et que j'avais souvent eu mon attention attirée sur les qualités que ce mot "red" semblait impliquer, je m'attendais à trouver un homme véhément et fier, ayant le courage de ses convictions. Mais depuis que j'ai eu l'honneur de siéger ici, mon opinion sur l'honorable député a changé complètement. Je suis arrivé à me convaincre que lui et moi nous devrions changer de position, que je devrais passer au parti libéral et qu'il devrait siéger parmi les conservateurs. L'ex-radical est devenu un des plus violents conservateurs. Il donne son appui sur tous les points à la Chambre haute. Qu'il s'agisse d'une question de marine, pour laquelle j'admets qu'il a des idées très arrêtées au point de vue constitutionnel, ou de la loi des banques, à laquelle il ne connait rien, de son propre aveu, ou d'une question de chemin de fer dont il dit qu'il connait quelque chose, dans tous les cas, il donne son appui à la Chambre haute contre la Chambre élue directement par le peuple.

Pour résumer toute la question—et ce sont les opinions exprimées par la population que je représente—nous voulons de bonne routes dans Ontario, et particulièrement dans l'Ontario-est où la nouvelle a été si bien reçue que le gouvernement fédéral contribuerait une certaine somme pour la construction de ces chemins. Nos adversaires ne savent peut-être pas, sauf les députés d'Ontario, que la partie est de l'Ontario ne jouit pas du service électrique qui existe dans l'ouest de la province, parce que la force électrique coûte si cher qu'il est impossible d'exploiter avec profit des lignes électriques. Il est également vrai que sous le régime de l'administration présente dont faisait partie l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, on a accusé plusieurs fois la province d'Ontario de mal dépenser l'argent pour les routes. Je ne dirai pas si ces accusations étaient vraies ou non. C'est malheureux qu'aujourd'hui dans la vie publique et dans l'administration des deniers de l'Etat, ceux qui sont mécontents de ces dépenses, sont toujours disposés à dire des choses désagréables à ceux qui sont chargée de la dépense de l'argent. Mais tant que les gouvernements

seront les gouvernements et les hommes des hommes, je suppose que les gouvernements dépenserons l'argent de la façon qui paraîtra la plus avantageuse à leur parti sans blesser la conscience publique. En d'autres termes, ils traiteront le peuple équitablement, mais plus ou moins avec l'idée de servir leurs propres intérêts.

M. LEMIEUX: Très bien, très bien.

M. NICKLE: L'honorable député de Rouville dit "Très bien, très bien." Je parle franchement, tel que je comprends la question et je veux que la Chambre me comprenne. J'admets que les gouvernements sont fragiles. Je crois que c'est une grave question et que la population du pays veut de meilleures routes. Je pense que la Chambre et le Sénat devraient s'élever au-dessus des considérations politiques de parti que permettent de laisser tomber une mesure si heureuse, simplement parce qu'on s'imagine que l'on peut faire quelque chose d'irrégulier. L'honorable chef de l'opposition nous dit franchement, comme le fait le ministre des Chemins de fer et des Canaux, que le principe qui devrait présider à ces allocations, c'est que la distribution devrait se faire sur la base de la population. C'est la différence entre les deux partis; le parti conservateur dit: Nous allons dépenser l'argent nous-mêmes; le parti libéral et ses amis du Sénat disent: Vous ne ferez rien de ce genre, nous avons peur que vous dépensiez cet argent pour faire de la corruption électorale.

L'honorable député de Welland (M. German) reconnaît que le ministre des Chemins de fer est un homme intègre, qui verra à ce que cet argent soit honnêtement employé. S'il croit ce qu'il dit, pourquoi ne s'élève-t-il pas au-dessus de ces mesquines considérations politiques qui semblent guider ses actions et celles de ses amis? S'il arrivait que le ministre des Chemins de fer et des Canaux fît un mauvais usage de cet argent, les députés de l'opposition n'auraient qu'à refuser de voter le crédit à la session suivante, et à tenir le Gouvernement responsable de la conduite d'un de ses membres.

Sir WILFRID LAURIER: Cela a été prouvé dans Renfrew.

M. NICKLE: Qu'est-ce qui a été prouvé?

Sir WILFRID LAURIER: Que l'on pourrait se servir de cette loi pour faire de la corruption.

M. NICKLE: Cela ne m'étonnerait pas, car en fait de corruption électorale, personne ne s'y entend mieux que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. PROULX: Il ne faut pas exposer le ministre à la tentation.

M. NICKLE: Il est plus facile d'éviter la tentation que d'y résister, mais il y a des hommes qui ont assez de caractère pour ne pas éviter les tentations et qui peuvent parfaitement y résister. Pour cette raison je crois que l'opposition devrait permettre au Gouvernement de mettre à exécution une politique appelée à rendre de si grands services aux cultivateurs de ce pays.

M. R. B. BENNETT (Calgary): L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a rappelé certaines remarques que j'ai faites au sujet de ce bill, l'an dernier. J'ai dit alors et je répète que ce bill est de la plus haute importance pour la population d'Alberta. J'ai dit l'autre soir, que, sous certains rapports, la question des bons chemins intéressait plus la population d'Alberta que celle des taux de transport, et depuis, j'ai appris que par suite du mauvais état des chemins, les cultivateurs d'une des parties les plus fertiles de la province, la région de Milk-River. ont dû payer, l'an dernier, le prix exorbitant de 35 cents par boisseau pour faire transporter leur grain depuis leur ferme jusqu'à la gare.

Le Gouvernement a adopté un plan général pour améliorer les grandes routes, parce que le premier ministre avait promis que s'il était appelé au pouvoir, il entreprendrait de donner de bons chemins à la population de l'Ouest.

J'étais à ses côtés, dans une assemblée publique à Calgary, quand il a fait cette promesse aux électeurs et l'automne dernier, quand je suis allé faire ma visite annuelle à mes commettants, je leur ai expliqué que le Gouvernement actuel avait tenu plus de promesses dans une seule session, que tous les autres gouvernements que nous avons eus depuis la confédération. Je leur ai expliqué que le Sénat n'avait pas permis au Gouvernement de mettre son projet à exécution et que l'honorable chef de l'opposition avait déclaré dans cette Chambre qu'il approuvait le Sénat de s'être ainsi opposé à l'expression de la volonté populaire.

On m'a rapporté que l'honorable député de Red-Deer n'approuve pas les remarques que j'ai faites en cette circonstance. Je n'ai aucune hésitation à répéter ici que la Chambre des communes, se rendant compte de la nécessité d'avoir de bons chemins publics, a adopté un projet de loi pour l'amélioration et la construction de grandes routes nationales et que le Sénat, contrairement aux vœux de la population et animé d'un esprit antidémocratique, a refusé de ratifier le bill. C'est ce que j'ai dit aux électeurs de la division que j'ai l'honneur de représenter et ce sont ces remarques qui ont offusqué l'honorable député de Red-Deer qui fait profession de radicalisme, mais dont les principes sont réactionnaires, qui pose en libre-échangiste,

mais qui demande au Gouvernement de protéger l'industrie de la construction maritime et qui est toujours disposé à chercher des excuses pour les fautes de son parti, chaque fois que l'occasion s'en présente. C'est ce qu'il a toujours fait depuis qu'il habite l'Ouest canadien, et je suppose c'est ce qu'il fera toujours tant qu'il vivra. Ceux qui viennent ici avec l'unique préoccupation de faire parler d'eux dans les journaux et de voir leurs discours imprimés dans les Débats, ne peuvent pas s'attendre à recevoir beaucoup de considération de la part des députés qui désirent donner expression aux sentiments de la démocratie.

Au-dessus de ce bill, il y a l'importante question de savoir si la volonté populaire doit être tenue en échec par un corps irresponsable comme le Sénat. Le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir après avoir reçu du peuple le mandat d'instituer un grand système de routes nationales; la Chambre des communes a adopté un projet de loi à deux reprises différentes, pour aider à la construction et à l'amélioration des grandes routes, dans toutes les provinces, de l'est et de l'ouest, et cette année comme l'an dernier, la volonté de la Chambre des communes a été ignorée par un Sénat irresponsable.

Il est grandement temps de réformer notre deuxième Chambre. Pendant quinze ans, dans l'Ouest, nous avons entendu un cri général en faveur de la réforme du Sénat. Le parti libéral l'a tellement réformé, qu'aujourd'hui il se fait le serviteur de l'opposition en refusant de ratifier les projets de loi votés par cette Chambre. C'est ainsi que l'honorable chef de l'opposition entend la réforme du Sénat, mais la population de l'Ouest est fatiguée d'un pareil état de choses. La province de l'Alberta demande l'adoption du bill concernant les grandes routes et exige que les intentions de ceux qui ont été appelés à la direction des affaires puissent être mises à exécution. Les électeurs de ma province et de tout le Canada tiendront l'honorable chef de l'opposition et ses serviles partisans du Sénat responsables du retard apporté à la réalisation de ce grand projet de routes nationales.

Je sais fort bien que l'on a eu l'audace de prétendre que c'est la majorité conservatrice de la Chambre des communes, et non la majorité libérale du Sénat, qui a empêché l'adoption du bill. Mais c'est faire injure à l'intelligence des électeurs de ce pays que d'émettre une pareille prétention. Va-t-on permettre à la minorité de tenir ainsi en échec la volonté populaire? Le Gouvernement doit-il s'incliner devant la minorité, parce que cette dernière se sent appuyée par la majorité dans une Chambre irresponsable. C'est ce que l'opposition voudrait et c'est en vain

qu'un homme intelligent comme l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) s'efforcera de convaincre les électeurs de Calgary que ce n'est pas le Sénat libéral, mais la majorité conservatrice de la Chambre des communes, qui a empêché la loi d'être votée. Il n'est pas étonnant de voir les électeurs éclater de rire quand on leur raconte de pareilles sornettes. Ils connaissent trop bien la situation pour s'en laisser imposer.

Dans la province de l'Alberta, toute somme consacrée à l'amélioration des chemins ne pourrait être employée que conformément à un arrangement conclu avec un gouvernement libéral. Il est vrai que depuis quelques mois les deniers publics ont été libéralement dépensés pour des fins électorales dans cette province. Il est vrai qu'une centaine d'étrangers ont réussi à faire élire un ministre dans la circonscription représentée par l'honorable député de Red-Deer. Il est vrai qu'une équipe d'hommes employée à la construction du téléphone, a rendu possible l'élection de M. Duncan Marshall, le ministre de l'agriculture. Il est vrai qu'un fonctionnaire du département des Travaux publics de l'Alberta a été condamné à subir son procès devant la cour suprême pour avoir voulu intimider les électeurs au moyen de la loi provinciale concernant les grandes routes. Le nom de ce fonctionnaire est Lawler. Il a été arrêté à Clyde. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) pourrait peut-être nous donner des renseignements sur cette affaire, car son journal en a beaucoup parlé.

M. OLIVER: Je crois que M. Lawler était venu du Manitoba.

M. BENNETT: Non. Il habite l'Alberta; durant la dernière élection il n'est pas venu un étranger dans la province travailler pour les conservateurs. Mais toutes les localités fourmillaient de politiciens libéraux, venus du Manitoba et de la Saskatchewan. Je puis donner les noms si l'honorable député d'Edmonton le désire.

M. OLIVER: L'honorable député est assez en dehors de la question, qu'il peut bien continuer. Pour ma part, je n'ai nullement l'intention de le rappeler à l'ordre. Si la Chambre a le temps de l'entendre, je n'ai aucune objection à ce qu'il nous donne tous les noms qu'il pourra, concernant l'élection d'Alberta.

M. BENNETT: Si l'honorable député invoque le règlement et insinue que je retarde les travaux de la Chambre, je ne dirai plus rien de cette élection. J'ai ici des documents. . .

M. OLIVER: Donnez-en connaissance à la Chambre.

M. BENNETT: Ils sont dans mon pupitre à l'étage supérieur, mais je peux les avoir dans un instant.

M. OLIVER: Puisque l'honorable député a saisi la Chambre de cette question, qu'il nous donne ses preuves.

M. BENNETT: Je le ferai dans un instant. Il y a dans la province d'Alberta une circonscription appelée Clearwater qui, grâce au remaniement de la carte électorale par le gouvernement libéral, envoie un représentant à la législature, bien qu'elle n'ait que 47 électeurs. C'est cette sorte de libéralisme qui est en honneur dans l'Alberta et c'est cette sorte de libéralisme qui a la haute approbation de l'honorable député d'Edmonton. Il est vrai que cette haute approbation n'a pas été acceptée sans quelque discussion. Le procureur général paraît avoir des doutes sur la moralité politique de l'honorable député d'Edmonton et ce dernier, de son côté, n'est pas bien certain de la moralité politique du procureur général. Quoi qu'il en soit, ils se sont entendus tous les deux pour établir à Clearwater une circonscription de 47 électeurs. A la dernière élection il y avait trois candidats sur les rangs dans ce comté, M. McKenny, le candidat ministériel, M. Tayler le candidat conservateur et M. Joseph Clark.

Ces trois candidats n'ont recueilli en tout que 47 bulletins. Lorsqu'on compta ces derniers, on constata malheureusement que quelques-uns se trouvaient collés dans les enveloppes. Mais, dans ce cas, on ne pouvait les voler, ainsi qu'on l'a fait dans deux autres comtés au sujet desquels les honorables députés aimeraient peut-être à se renseigner.

M. OLIVER: Merci.

M. BENNETT: Ce fut l'exploit de ceux qui durent comparaître devant un magistrat, à Medicine-Hat.

M l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député s'éloigne grandement de la motion en discussion.

M. BENNETT: Merci. Je n'aurais pas abusé du temps de la Chambre, n'eût été mon désir de faire observer que, dans le division de Clearwater, un mercenaire du gouvernement provincial du nom de Lawlor, envoyé en qualité d'agent électoral de McKenny pour améliorer les grandes routes, subit présentement son procès devant le cour suprême pour avoir intimidé les électeurs à propos des chemins publics. C'est avec le gouvernement libéral qu'il nous faudrait négocier, quant à la dépense des deniers publics pour les grandes routes. Mais on nous dit que le Sénat a décidé que cela ne peut se faire et, par là même, qu'on ne peut se fier à des libéraux de cette marque.

Je résume ainsi la question: ce Gouvernement a promis à la population de l'ouest du Canada qu'il adopterait une loi qui permettrait à ses habitants de consacrer de l'argent fédéral à l'amélioration du système des grandes routes nationales dans l'ouest du Canada. Tout le monde reconnaît que cela est absolument essentiel et nécessaire. Ce Gouvernement est arrivé au timon des affaires, chargé par le peuple de remplir les promesses qu'il lui avait faites, avant les élections générales. Voilà ce qu'il a fait, à la dernière session. Il a inscrit ce bill à nos statuts. Ce projet de loi fut rejeté par le Sénat. Ce bill fut présenté, à nouveau, et fut adopté par cette Chambre. Le Sénat, à nouveau, l'a repoussé et, à nouveau, le parti libéral, en cette Chambre, désire s'associer au Sénat pour détruire ce projet de loi et pour empêcher la population de l'ouest du Canada d'obtenir quelque soulagement, car, si on l'adoptait, ce bill nous serait avantageux, jusqu'à un certain point. Nous devons continuer à payer 35 cents le transport de chaque minot de blé de la ferme à la gare du chemin de fer, tout cela, parce qu'une minorité discréditée peut régner dans une autre Chambre et faire fi du désir du peuple. Je proteste au nom des quelques cultivateurs qu'on trouve dans mon comté—celui-ci se compose surtout de villes—contre l'acte de cette minorité, car nous savons tous qu'un mot de l'honorable chef de la gauche fait obéir la majorité servile qu'il compte au Sénat et lui fait accomplir tout ce qu'il lui demande de faire.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député devait retirer les mots "majorité servile".

M. BENNETT: Je retirerai le mot servile pour le remplacer par celui de "obéissante".

Sir W. LAURIER: L'honorable député n'a aucun droit de parler ainsi. La majorité, au Sénat, est parfaitement indépendante et peut agir par elle-même.

M. BENNETT: Ce n'est pas ce qu'elle a tenté de faire.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Je ne me propose pas de discuter longuement les observations qu'à faites l'honorable député de Calgary (M. Bennett) au sujet des élections de l'Alberta, mais, étant donné qu'on a eu l'obligeance de lui permettre de prendre la latitude dont il a profité, j'espère qu'il me sera permis de suivre, disons, une longitude raisonnable.

Mon honorable ami a parlé d'un cas où quelqu'un à qui il est arrivé d'être au service du gouvernement de l'Alberta, dans des travaux de voirie, a été cité devant une cour de justice, sous l'accusation de manœuvres électorales frauduleuses. Je ne

puis comprendre comment ce fait et ce résultat, dans leur ensemble, peuvent jeter du discrédit sur le gouvernement libéral de l'Alberta. J'appelle l'attention de l'honorable député et celle de la Chambre sur le fait que, dans la province du Manitoba, les élections ne se font pas de cette façon, lorsqu'un gouvernement conservateur est à la tête des affaires de la province, car, alors, celui qui a l'audace de voter contre ce Gouvernement doit s'estimer privilégié, s'il peut éviter la prison au mépris de la loi.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je ne puis permettre à mon honorable ami de faire un avancé semblable. A différentes reprises, on a laissé entendre cela, dans cette Chambre. Je tiens à dire ici et maintenant, que, au Manitoba, personne ne fut mis en état d'arrestation qui ne fût pas connu par les autorités judiciaires de cette province, comme des chevaliers d'industrie politiques de longue date.

M. OLIVER: La Chambre observera qu'aussitôt qu'on retorque à l'adresse des membres de la droite ce qu'on peut, par courtoisie, appeler l'argument prôné par l'honorable député de Calgary (M. Bennett), cela produit ce qu'on appellerait, en terme vulgaire, du tumulte. Nous n'avons pas à redire au langage dont s'est servi l'honorable député de Calgary, parce que cela est vrai et que tout le monde le sait, mais, lorsque nous retournons le compliment, nous entendons la réponse de la droite, et cette réponse prouve que cela est vrai et que tout le monde le sait. Lorsque mon honorable ami dit que les hommes arrêtés, au Manitoba, jetés en prison, sans procès, et détenus sans mandat d'incarcération, étaient reconnus pour des chevaliers d'industrie politique, n'ai-je pas raison de dire, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami fait une affirmation qu'il sait être fausse?

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. ROGERS: C'est absolument exact.

M. l'ORATEUR: Je dois ordonner à l'honorable député de retirer cette expression. Nul honorable membre de cette Chambre n'a le droit de dire d'un collègue qu'il fait une affirmation qu'il sait être fausse.

M. OLIVER: Je retirerai ces paroles, mais on me permettra d'indiquer les faits qui se rapportent à l'un de ces cas. Un jeune homme du nom de Prince, né à Saint-Boniface, où ses parents demeurent encore, employé dans un bureau d'avocat, étudiant en droit, de Winnipeg et qui est à peine âgé de 21 ans et que n'avait jamais eu probablement l'occasion de prendre une part active à aucune autre élection précédente au Manitoba . . .

M. BRADBURY: Pourquoi?

M. OLIVER: Parce qu'il était trop jeune.

M. BRADBURY: Je crois que l'honorable député sait qu'un grand nombre de ses propres amis qui ne sont pas âgés de plus de 18 ou de 20 ans, prennent une part marquée aux élections.

M. OLIVER: L'honorable député peut parler de ses amis et de ce qu'ils font, mais il ne peut parler de mes amis et de ce qu'ils font. Je tiens à dire que, lorsque l'honorable ministre des Travaux publics affirme que le jeune Prince était considéré comme faisant de la propagande politique, il s'éloigne de la vérité, si l'on me permet d'employer cette expression. Prince est un jeune homme contre la réputation duquel on ne peut absolument rien invoquer, quant à la personne elle-même, au point de vue politique ou sous d'autres rapports et qui, fidèle aux principes libéraux, a désiré convaincre du bienfondé de ces principes ses concitoyens du Manitoba. Il a voulu exercer le droit dont on parle comme étant celui de tous les citoyens du Canada: il s'est rendu dans une partie du comté de Macdonald, peuplée principalement d'habitants d'origine et de langue française—ce qui est le cas de Prince lui-même—et il fut suivi immédiatement par les soudoyés du gouvernement du Manitoba, par les sangsues...

Une VOIX: Des sangsues rouges.

M. OLIVER: . . qui suçent les revenus de la province du Manitoba et qui font partie de l'armée permanente des meneurs d'élection entretenue à même le trésor de la province du Manitoba et sous l'habile administration avec laquelle le ministre des Travaux publics était liée.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'il serait bon pour l'honorable député de diriger l'attention de la Chambre sur la motion qui est soumise à cette dernière.

M. OLIVER: C'est ce que je ferai, avec un plaisir marqué, mais vu que mon honorable ami de Calgary a introduit un sujet qui ne relevait aucunement de la question en discussion et qu'il a employé un langage aussi passionné et aussi peu motivé. J'ai cru qu'il ne serait pas hors de mise de voir si la règle pouvait s'appliquer dans une autre direction.

M. l'ORATEUR: J'ai compris que cette immixtion ou cet allégué voulait qu'on pourrait employer d'une façon condamnable cet argent dans le cas de cette dépense encourue en vue de la construction de routes publiques, et que l'honorable député

de Calgary donnait un exemple, tiré d'une autre source, faisant voir comment tout cela se passerait. En conséquence, ses observations semblaient relever de la question en discussion. Mais l'honorable député s'attaque à une élection qui s'est faite au Manitoba, ce qui ne me semble pas avoir le même rapport.

M. OLIVER: Je croyais que le point que l'honorable député de Calgary cherchait à établir, c'était que, du fait qu'il était libéral, le gouvernement de l'Alberta devait être corrompu.

M. BENNETT (Calgary): M. Lawler exécutait de bons travaux, et ce fut à propos de cette tentative d'intimidation auprès des électeurs de Clearwater, qu'il fut appelé à subir son procès. Le gouvernement libéral de l'Alberta refuse maintenant d'instituer une poursuite contre cet homme. J'ai la lettre où on a demandé à ce gouvernement provincial de prendre cette poursuite, ce qu'il n'a pas fait. Deux autres individus durent comparaître devant le tribunal pour y subir leur procès, mais les poursuites furent abandonnées, parce que ces personnes étaient innocentes.

M. GRAHAM: Cela ressemble à ce qui s'est passé au Manitoba.

M. BENNETT: Le Manitoba ne saurait égaler cela.

M. OLIVER: Mon honorable ami a exposé très clairement le point que, à mon estime, il a cherché à établir et qui se résume à ceci: que du fait que le gouvernement de l'Alberta était un gouvernement libéral, il était indigne d'administrer la chose publique et, particulièrement, de dépenser l'argent destiné aux routes publiques. L'honorable député était prêt, toutefois, à affirmer que ce bill était opportun et que le gouvernement de l'Alberta devrait être soumis à la surveillance du gouvernement fédéral, dans le cas de l'exécution de ces travaux. Je ne désire pas pousser plus loin cette question: J'ai tenu simplement à laisser entendre à mon honorable ami de Calgary que si lui-même et l'honorable ministre des Travaux publics désirent introduire des questions qui prêtent à controverse dans les débats qui se font, en cette Chambre, ils peuvent certainement être servis à souhait.

Une VOIX: Et recevoir plus que ce qu'ils peuvent désirer.

M. OLIVER: En effet. Quant à la question en discussion, je tiens à dire que le gouvernement de l'Alberta construit les routes de cette province directement comme ouvrage provincial, et la population de l'Alberta croit que son gouvernement peut exécuter ces travaux, au plus grand avantage de cette province.

Si mon honorable ami de Calgary tient à avoir des preuves à ce sujet, je le référerai aux élections dans lesquelles il s'est tant distingué et qui ont eu pour résultat une majorité de deux contre un pour le gouvernement de l'Alberta.

M. BENNETT: Plus de cinquante pour cent des électeurs votèrent contre.

M. GRAHAM: Peut être comme aux élections de 1911.

M. OLIVER: Cela peut être correct ou non, mais pour me servir d'un argument dont se sont maintes fois servis nos amis de l'autre côté de la Chambre, le gouvernement de l'Alberta représente une majorité dans la législature et a, par le fait même, le droit de diriger les affaires de cette province. Mon honorable ami considère peut-être qu'il en a eu suffisamment de cette affaire de l'élection de l'Alberta, sinon on peut lui en donner davantage.

M. BENNETT: Cela me plairait beaucoup d'en causer une heure ou deux avec mon honorable ami, vu les preuves que j'ai en mains.

M. OLIVER: Mon honorable ami choisit de lui-même ce temps et cet endroit, alors qu'il sait que le temps manque et qu'il comprend qu'il a la protection du président pour maintenir le décorum en cette Chambre. Mais quand il fut à Calgary, il engagea un lot de fiers à bras pour soulever des arguments qu'il craignait de faire personnellement.

M. BENNETT: Je soulève la question de règlement. Mon honorable ami doit en avoir eu le cœur net. Je tiens à déclarer qu'en ce qui concerne les hommes dont il parle, j'ignorais qu'ils fussent là. Il y eut quelques anciens soldats ou matelots qui ont protesté contre le fait que mon honorable ami fût resté assis alors que l'on chantait l'hymne national.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. OLIVER: Je tiens à savoir comment mon honorable ami connaissait si bien les gens qui ont tenté de disperser cette réunion.

M. BENNETT: J'ai pris la peine de m'en informer le lendemain.

M. OLIVER: Il a pris la peine de s'en occuper la veille pour l'organiser.

M. BENNETT: Cela est faux, cela est faux.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. BENNETT: Cela est faux.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député (M. Oliver) devrait s'en tenir à la question soumise à nos délibérations.

M. OLIVER: J'y tiens beaucoup, mais M. l'Orateur devra admettre que l'honorable

député de Calgary m'a interrompu à différentes reprises et d'une façon injustifiable; je me contente de répondre à ses interruptions. Je n'ai aucunement l'intention de m'éloigner du sujet de discussion actuel, mais je demande de n'être plus interrompu si l'on ne me permet pas d'obliquer. Ce que je tentais d'établir, c'est que la province de l'Alberta, accomplissant son devoir de responsabilité envers le peuple en ce qui concerne la construction des chemins, agit en conformité de la volonté du peuple et que, lorsque ce Parlement, par la force de sa majorité entreprend d'imposer une législation et prétend connaître mieux que le gouvernement de l'Alberta pour construire des voies dans l'Alberta même, je diffère absolument d'opinion avec lui. Je suis prêt à suggérer ceci au Gouvernement du Canada, tel qu'actuellement constitué: qu'il voie convenablement aux affaires du Dominion sous sa juridiction, d'après les termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et il y trouvera tout ce qui ressort de sa compétence, et il fera également bien de laisser aux provinces du Canada ce qu'elles ont droit d'avoir, tout autant, si je puis le suggérer, que s'il laissait au gouvernement du Royaume-Uni le soin de ses propres affaires. Ce Gouvernement outrepasse ses limites raisonnables quand il vise à s'occuper des affaires du gouvernement et du parlement britannique et qu'il s'ingère également dans les affaires des diverses provinces du Canada.

M. BRADBURY: Ne le fîtes-vous pas vous-même alors que vous étiez au pouvoir?

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. BRADBURY: L'honorable député doit se rappeler qu'alors qu'il était ministre il construisit dans mon propre comté 21 milles de chemin à même les fonds du trésor fédéral.

M. OLIVER: Assurément.

M. BRADBURY: N'interveniez-vous pas dans les droits de la province?

M. OLIVER: Non. A cette époque-là et même aujourd'hui, ce Gouvernement n'empiéterait pas sur les droits de la province en construisant des voies dans le Manitoba. Je dois dire que je voulais pourtant parler de la province de l'Alberta. Je sais que les gens du Manitoba veulent avoir des chemins, qu'ils les exigent et que, ne pouvant les avoir de leur gouvernement provincial, ils seraient contents d'en avoir de n'importe qui.

M. BRADBURY: C'est parce qu'ils n'avaient pas d'argent.

M. OLIVER: Ils étaient sans argent? Quand ce Gouvernement a, dans les conditions présentes, un revenu supérieur aux besoins pressants du pays, je considère que les provinces ont un droit de participation dans ces fonds. Tant que les revenus du Dominion augmentent, les besoins des gouvernements provinciaux s'accroissent, et il n'est que juste et raisonnable que le gouvernement fédéral prenne à même ses fonds accrus de quoi satisfaire aux demandes des diverses provinces. En tant que cette mesure se rapporte à ce cas, je suis prêt à la supporter et l'amendement adopté par le Sénat est exactement la mesure qui la mettra à bon point. Ce que nous voulons et tout ce que nous demandons, c'est que lorsque ce Gouvernement a de l'argent à consacrer à la construction de chemins, il devra le distribuer aux législatures des différentes provinces au prorata de leur population et que chacune de ces législatures ait le privilège d'en disposer à son gré. Cette proposition me paraît juste et équitable et la seule raisonnable, à mon point de vue. Il ne me semble pas juste ni raisonnable de la part de ce Gouvernement, lorsqu'il a un gros excédent, de pouvoir le consacrer en tout ou en partie, à des fins purement provinciales, en dehors des principes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui concernent la répartition des subventions fédérales entre les provinces. C'est là l'unique manière d'envisager la situation. On peut encore s'en occuper d'après l'amendement adopté par le Sénat et je tiens à dire qu'en ce qui concerne la province de l'Alberta—et il y a déjà devant cette Chambre un mémoire de la province de la Saskatchewan au même point—on s'oppose absolument à ce que le gouvernement fédéral intervienne dans ce que ces provinces considèrent un privilège à l'exclusif et une question dont elles peuvent s'occuper de leurs provinces bien mieux qu'à celui du Gouvernement.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Je désirerais ajouter quelques mots à ce sujet et l'honorable député de Calgary (M. Bennett) me pardonnera si je ne tiens pas à entreprendre de discuter pour ou contre les élections provinciales dans la partie du pays d'où il vient. Nous, dans notre province, nous faisons nos élections d'une façon honnête, et il nous fait toujours peine d'entendre des rapports comme ceux de Macdonald, dans la province de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) ou de ce qui s'est passé dans la province de l'Alberta. Je caresse l'espoir que les gens de certaines parties du Manitoba et de l'Alberta profiteront de la discussion faite ici des deux côtés de la Chambre, aujourd'hui même, à propos des élections locales dans ces deux provinces. Mais ce que je veux dire est ceci, monsieur l'Orateur, quand l'honorable député de Calgary (M. Bennett) a déclaré que le Sénat avait tué ce bill, qui d'après le Feuilleton des ordres s'appelle "Loi pour l'amélioration des grandes routes du Canada", il a dit quelque

chose de tout à fait erroné. Le Sénat a simplement modifié le projet de loi d'après l'esprit de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. L'article 118 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, référant aux concessions accordées aux provinces, dit que les sommes d'argent, à cet effet stipulées, seront payées annuellement pour venir en aide aux provinces à un taux répartitif de 80 cents *per capita* de la population tel que certifié par le recensement de 1861, et dans le cas de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, par tout recensement décennal subséquent, jusqu'à ce que la population de l'une et l'autre de ces provinces se monte à 400,000 âmes, et la dite concession restera fixée à ce chiffre.

D'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les subventions aux provinces sont faites en proportion de la population. Il me semble que l'amendement est tout à fait conforme à l'esprit de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et que lorsque le Sénat a déclaré qu'on devait s'en tenir au texte de la Constitution, il n'a pas tué le bill, mais il l'a modifié de telle manière que la Chambre des communes devrait accepter l'amendement.

Si le Gouvernement veut endosser la responsabilité de refuser son concours aux amendements faits par le Sénat, il rejette absolument et délibérément le bill des grandes routes, parce que cet amendement est constitutionnel; l'argent sera dépensé pour les voies publiques dans les provinces et par celles-ci. Quand le Sénat modifia la loi des banques, le Gouvernement accepta les amendements et adopta la bill ainsi modifié par le Sénat. Il serait aussi juste de prétendre que le Sénat a tué la loi des banques par ses amendements, que de dire que le Sénat a tué le projet de loi des grandes routes par l'amendement qu'il y a fait. J'endosse la parfaite responsabilité de tout ce que j'ai dit concernant le bill des grandes routes et quand nous iront devant le peuple, comme nous devrons y aller tôt ou tard, et j'espère que ce sera plus tôt que tard, le ministère endossera la pleine responsabilité d'avoir tué son propre enfant, s'il refuse d'accepter l'amendement du Sénat au bill des grandes routes.

M. E. H. MACDONALD (Pictou): La position en ce qui concerne ce bill a été faussée par les honorables messieurs de l'autre côté de la Chambre et en dehors de la Chambre. Il est évident que ce Gouvernement n'a pas l'intention de faire passer par le Parlement un bill pourvoyant à la construction des grandes routes cette année. La conduite du Gouvernement durant les deux sessions démontre à toute personne sans préjugés que son intention est de faire parade, devant le peuple de ce pays, de son désir d'aider à la construction des grandes routes, quand, à la vérité, il ne veut rien faire en ce sens.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député va trop loin.

M. MACDONALD: Comment?

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis d'imputer des motifs déshonnêtes à un membre de la Chambre.

M. MACDONALD: J'ai déclaré que le Gouvernement ne veut pas que ce projet de loi soit adopté, et les paroles dont je me suis servi n'ont fait que développer cette idée. S'il est interdit aux députés de commenter l'attitude du ministère sur une question publique, la liberté de discussion, qui a déjà été si entravée dans cette enceinte, sera encore plus restreinte.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de critiquer la décision du président. Je parlais de la règle bien connue qu'ont posée presque tous les Orateurs de la chambre des communes d'Angleterre; Qu'il n'est pas permis d'imputer des motifs déshonnêtes à un membre de la Chambre. Si dire qu'on ne veut adopter ce bill que pour s'affubler d'un masque n'est pas imputer des motifs déshonnêtes, je ne comprends pas ce que c'est.

M. MACDONALD: Les paroles que vous avez répétées, monsieur l'Orateur, ne sont pas celles dont je me suis servi. Ce que j'ai dit à la Chambre, et ce que je suis prêt à répéter, c'est que le Gouvernement ne désire pas faire adopter le présent bill, qu'il fait croire au pays que c'est là son désir, bien que, en vérité, il en soit autrement. Ce n'est pas imputer des motifs déshonnêtes, c'est décrire l'attitude d'un parti politique que j'ai le droit de critiquer, comme je l'ai fait. De fait, le Gouvernement s'est présenté devant la Chambre l'an dernier et a dit: "Nous voulons aider les provinces à construire de grandes routes". Il a répudié l'idée qu'il désirait en entreprendre lui-même la construction. Le ministre a déclaré que les fonds consacrés à cette fin seraient répartis entre les provinces d'après le chiffre de leur population. Lorsque le bill a été déposé, il renfermait des articles qui indiquaient quel était le désir du Gouvernement; cependant, il y avait l'article 6 qui permettait au Gouvernement d'employer lui-même les fonds, si tel était son bon plaisir. C'est là que se trouve la difficulté.

M. COCHRANE: Cela ne pourrait pas avoir lieu sans le consentement de la province.

M. MACDONALD: D'accord. Le ministre reconnaît le droit constitutionnel de la

province d'exercer son autorité exclusive à l'égard des grandes routes, mais l'article 6 permet au Gouvernement, s'il s'aperçoit qu'une province a cédé devant lui, de s'arroger le droit de dépenser lui-même les fonds dans cette province.

Le premier ministre nous a dit que la loi des subsides répartit les fonds d'après la population, et c'était admettre que la thèse de l'opposition s'appuie sur la constitution, c'était admettre que les provinces ont des droits exclusifs en cette matière. Il veut pour une certaine raison que l'article 6 soit contenu dans le bill. L'an dernier, lorsque le Sénat a soutenu que l'Etat ne devait pas se réserver le droit de dépenser l'argent, que le bill n'était pas conforme au but avoué du Gouvernement, et qu'il a entrepris de le modifier pour le rendre conforme aux intentions ministérielles, le Gouvernement a repoussé le projet de loi. Ensuite, nos adversaires ont parcouru le pays d'un bout à l'autre en disant que le redoutable Sénat et ses méchants libéraux ne voulaient pas leur permettre de faire quelque chose pour les grandes routes de ce pays.

Une VOIX: Très bien! très bien!

M. MACDONALD: L'honorable député qui pousse cette exclamation croit qu'ils ont pu faire accepter cette blague par les électeurs naïfs. Cette année, le Gouvernement revient avec le même bill, prenant le ciel à témoin de son désir de respecter la constitution, et son chef demande au Parlement de reconnaître sa bonne foi, parce qu'il a fait inscrire dans le budget la somme que recevra chaque province.

Cependant, le bill renferme encore l'article 6, qui est contraire à la Constitution, afin de permettre au Gouvernement de régler l'emploi des fonds en certains cas. Lorsque le Sénat répète ce qu'il a fait l'an dernier et modifie le bill conformément aux intentions exprimées par le premier ministre et le ministre des Chemins de fer, on recommence la comédie et on s'insurge contre le Sénat parce qu'il a inséré dans le bill la disposition même que, de son propre aveu, le Gouvernement désire y voir. Le parti conservateur prétend qu'il veut venir en aide aux autorités provinciales, pour faire améliorer les chemins; mais, au Sénat et ailleurs, ses chefs parlent d'une grande route destinée aux automobiles et qui s'étendrait de l'Atlantique au Pacifique. Ils sont d'avis que les fonds dont le ministre des Chemins de fer règlera l'emploi seront dépensés pour une grande route destinée à permettre aux propriétaires d'automobiles de se rendre d'une province à l'autre. Ils ne désirent pas venir en aide aux cultivateurs de l'Ouest, aux électeurs du représentant de Calgary, qui a constamment leurs intérêts à cœur, il se l'imagine, du moins.

Le Gouvernement ne se propose pas de rien faire pour ces gens-là, ni pour les cultivateurs de l'est du Canada. Aucun de ses membres n'est animé de ce désir. Mon honorable ami (M. Graham) a démontré que, dans les districts éloignés de Renfrew-sud et dans toute l'étendue de ce pays, il y a une foule de mesures politiques dont les yeux sont rivés sur cet article 6.

Ils veulent qu'il soit en vigueur. Ils ont entrevu la possibilité d'engager le ministre des Chemins de fer, par l'intermédiaire des dispensateurs des faveurs ministérielles dans différents comtés, à détourner à leur profit une forte partie des fonds destinés aux chemins et qui seraient utiles au métier qu'ils exercent, si le Gouvernement faisait un appel au peuple. Voilà ce que pense le Gouvernement de l'amélioration des grandes routes!

D'un autre côté, voici notre attitude. Depuis quarante-six ans, les gouvernements provinciaux ont amélioré les grandes routes de ce pays. Le gouvernement de chaque province a un député qui s'occupe de cette question; il a complété son organisation, recueilli des renseignements, adopté ses lois de manière que les grandes routes puissent être mieux améliorées dans différentes provinces, selon les diverses circonstances.

Nous disons donc de donner cet argent aux provinces et de laisser celle-ci les dépenser en conformité de leur programme et du principe qui a prévalu depuis quarante-six ans dans le gouvernement de ce pays. Que ces travaux d'amélioration des grandes routes s'exécutent réellement. L'an dernier, le Sénat a déclaré qu'il voulait que les grandes routes fussent améliorées et que les fonds fusssent remis aux provinces. Il répète la même chose cette année—il veut que ces travaux s'accomplissent d'une façon constitutionnelle. Mais le Gouvernement, par la présente motion, contrecarre ce projet; il déclare qu'il ne veut pas que les grandes routes soient améliorées, ni que les fonds soient remis aux provinces. Voilà le différend entre les deux parties. Les députés de la droite ont laissé entendre que la gauche se préocupe des conséquences. Je dois dire que j'accepte l'entière responsabilité de mon attitude sur cette question. Je suis prêt à me rendre dans ma province et à dire aux habitants que, si le Gouvernement veut rendre des lois, ces lois devront être conformes aux intentions qu'il a exprimées devant le Gouvernement. L'interprétation des lois de ce pays ne doit pas dépendre des caprices d'un ministre des Chemins de fer et des Canaux ou des doctrines d'un premier ministre; nos lois doivent être consignées par écrit et vouloir dire ce que leur texte

comporte. Je suis prêt à dire aux habitants de ma province que ce que le Sénat a fait est dans l'intérêt de la population canadienne.

Je suis prêt à prouver que le seul moyen par lequel le gouvernement fédéral peut contribuer à l'amélioration des grandes routes est celui que nous proposons, et à faire observer, ce qu'on ne saurait nier devant aucun auditoire en cette enceinte ou au dehors, que le Gouvernement ne désire pas aider à la construction des grandes routes et qu'il fait seulement mine de le vouloir afin de tromper le public.

M. l'ORATEUR: Je désire appeler l'attention de l'honorable député sur certaines déclarations que le règlement ne permet pas de faire. D'après les décisions de Denison—qui sont pour ainsi dire les mêmes que les décisions de Peel—il n'est pas permis d'imputer des motifs indignes aux membres de la Chambre ou à tout le ministère. Si ce n'est pas imputer des motifs indignes que de dire que le Gouvernement n'est pas de bonne foi et qu'il ne pense pas ce qu'il dit, je ne connais pas la valeur des mots.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Il vient naturellement à l'idée que, si le langage du représentant de Pictou constitue une infraction au règlement, le premier ministre pourrait fort bien trouver à redire. Mais il semble étrange que tous les membres du ministère puissent entendre ce langage et garder le silence. Il doit y avoir du vrai dans ces paroles; autrement, nous entendrions ces messieurs protester. Je ne parlerai que quelques instants, mais je ne suis pas disposé à voter sur un sujet de cette importance sans motiver ma conduite.

Comme le représentant de Pictou, j'en prends l'entière responsabilité. J'espère que nous aurons l'occasion de voter contre le Gouvernement et contre la ligne de conduite qu'il suit. En déposant le présent projet de loi, l'an dernier, ainsi que cette année, le ministre des Chemins de fer a formellement déclaré que son intention était de répartir cette somme d'argent entre les provinces d'après le chiffre de leur population. Cependant, cet après-midi, le premier ministre a donné une tout autre version. Il a tenté un raisonnement, il est vrai, en disant qu'un malheur pourrait survenir dans une partie du pays, et que, dans ce cas, nous devrions lui venir en aide. Mais comment viendra-t-on en aide à une partie du pays, si ce n'est aux dépens d'une autre? Comment donnera-t-on à la province d'Ontario $100,000 de plus qu'elle n'a le droit d'avoir sans priver les autres provinces de cette somme, ou sans augmenter la subvention? C'est là un aveu du premier ministre lui-même. Je ne sais si vous m'accuserez d'imputer des motifs, monsieur l'Orateur, mais j'expose simplement des faits et je crois que même celui qui a à peine franchi le seuil de la vie publique peut aisément tirer les conclusions qui en découlent.

D'ailleurs, si cela ne suffisait pas, un autre membre du ministère faisant partie d'une autre Chambre a déclaré que l'intention du Gouvernement est d'établir une grande route, un chemin pour les automobiles, d'un océan à l'autre. Si c'est là leur intention, pourquoi ces messieurs ne nous le disent-ils pas?

M. MURPHY: Qui a dit cela?

M. CARVELL: L'honorable M. Lougheed, au Sénat. Cette déclaration ne s'accorde aucunement avec celles que le Gouvernement a faites dans cette Chambre, car il faudrait plus d'argent pour construire la partie d'un tel chemin qui traverserait la province d'Ontario, si l'on prend la population des provinces pour base, que de construire la partie qui traverserait la Nouvelle-Ecosse. Si ce membre du Gouvernement dans le Sénat dit vrai, alors les membres du Gouvernement dans cette Chambre sont dans l'erreur, et ils devraient accorder leur violon. On dira peut-être que j'implique des motifs au Gouvernement, mais je ne crois pas qu'il ait réellement l'intention de diviser, dans l'avenir, cet argent entre les provinces suivant leur population. Tous ceux qui liront cet amendement et le compte rendu de cette discussion doivent en venir à la conclusion, spécialement après la pauvre défense que le premier ministre a faite cet après-midi, que le Gouvernement n'a pas l'intention de diviser cet argent, dans l'avenir, suivant la population, mais de le faire cette année seulement, et l'année prochaine, d'agir comme il lui plaira. Si le Gouvernement avait l'intention de diviser l'argent suivant la population et de le remettre aux provinces pour qu'elles l'emploient elles-mêmes, le Gouvernement consentirait à laisser rayer l'article 6.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I.P.-E.): Il y a une semaine, la Chambre a voté $1.410,000 pour des travaux de dragage dans les Provinces maritimes. C'est un crédit général pour les Provinces maritimes, et tout cet argent est dépensé sous la direction du ministre des Travaux publics. Personne n'a imputé de motifs impropres au Gouvernement à ce sujet. Le ministre des Travaux publics peut dépenser tout l'argent dans le Nouveau-Brunswick ou dans la Nouvelle-Ecosse ou dans l'île du Prince-Edouard; la chose est laissée entièrement à sa discrétion. Il en serait exactement de même de la dépense de l'argent pour les chemins, si la chose était laissée entre les mains du ministre des Chemins de fer et

des Canaux. uuelle différence y a-t-il? Le Gouveerneur en conseil a le droit de dire comment ceet argent sera dépensé. Les 221 députés qui composent cette Chambre doivent-ils soupçonner que cet argent, ainsi que l'honorable député l'a insinué, sera employé à faire de la corruption? La chose est ridicule. Il n'y a pas de sens à dire que cet argent ne sera pas employé pour l'avantage du peuple. Quant à dépenser l'argent à faire des chemins pour les automobiles, la chose est impossible dans l'île du Prince-Edouard, car nous n'avons pas d'automobiles. Mais nous pouvons employer cet argent à l'amélioration de nos chemins, et nous en avons grand besoin. Nous sommes une petite province; nos revenus sont peu considérables; et il est absolument nécessaire que ces revenus soient augmentés pour subvenir aux besoins du service public. Cet argent sera aussi utile à la Nouvelle-Ecosse. Quelle est donc l'objection à cette mesure? Il n'y en a pas de réelle; c'est de la part de l'opposition simplement et purement un désir de contrecarrer le Gouvernement; le vote du Sénat est un écho du vote de l'opposition dans cette Chambre. L'opposition n'offre aucune bonne raison à l'appui de ses objections à toutes les lois proposées par le Gouvernement actuel pour venir en aide au peuple.

Le bill pour venir en aide a l'agriculture a été fortement combattu dans cette Chambre, mais le Sénat n'a pas osé le rejeter parce qu'il ne serait pas dans son intérêt de repousser les mesures proposées par le Gouvernement. L'année dernière, le Sénat a commis la faute d'apporter à cette loi un amendement que le Gouvernement ne pouvait pas accepter, et cette année encore, à la demande, je suppose, de l'honorable député qui a combattu ce bill dans cette Chambre, il a adopté le même amendement que le Gouvernement ne peut pas accepter. Je crois que c'est une honte que de voir le Sénat refuser au peuple l'avantage de recevoir l'aide pécuniaire dont il a si grand besoin.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Maintenant que nous avons cessé la discussion sur la manière dont sont conduites les élections dans l'ouest du Canada, sujet ni intéressant ni édifiant, je désirerais faire quelques observations au sujet du principe à la base de ce bill lorsqu'il a été proposé, en opposition aux principes contenus dans l'amendement adopté par le Sénat, qui est maintenant en discussion. Je crois que les censures de la droite sur l'action du Sénat ne sont ni conformes à la pratique parlementaire ni dignes de sa part. Le Sénat en vertu de notre constitution a des fonctions à remplir dans la législation. Il a le droit d'exercer son jugement, et je suis certain que l'on n'a jamais eu l'idée que ce corps devait être simplement une machine pour approuver les mesures passées par la Chambre des communes. Les pères de la Confédération n'ont jamais voulu que ce corps servît seulement à approuver les lois qui lui seraient soumises par la Chambre des communes. Il est très injuste de la part des honorables membres de la droite de prendre cette attitude d'antagonisme et d'hostilité au Sénat. Nous pouvons différer d'opinion avec lui, mais ses décisions méritent le respect de cette Chambre. J'ai été étonné d'entendre certains arguments des honorables membres de la droite, concernant l'action du Sénat. Ils ont mauvaise grâce à critiquer le Sénat, parce que la tendance est aujourd'hui vers l'abrogation des fonctions du Parlement. Le principe qui gouverne ce bill est semblable à celui qui gouverne tous les bills que le Gouvernement a proposés depuis qu'il est au pouvoir, et voici quel est ce principe: Enlever au Parlement toute initiative, et lui refuser toute ingérence dans les détails, en déléguant ses pouvoirs à un corps d'hommes connu sous le nom de Gouverneur en conseil. Tous les bills que le Gouvernement a présentés : la loi des chemins de fer, celle pour venir en aide à l'agriculture, le bill naval, tous contenaient le principe de l'abandon de la part de la Chambre des pouvoirs qui appartiennent justement aux représentants du peuple, et délégation de ces pouvoirs au Gouverneur en conseil. La semaine dernière, nous avons été témoins du spectacle extraordinaire de quinze ou seize membres de cette Chambre s'arrogeant le droit et le pouvoir de préparer et de formuler un projet de loi, de le soumettre à cette Chambre, et de le faire passer, du moins en ce qui concerne leurs amis, sans un mot de discussion.

S'il n'y avait pas eu de ce côté-ci de la Chambre des députés ne craignant pas de parler, ce projet de loi qui a été conçu par quinze hommes, n'aurait été l'objet d'aucune discussion ou opposition.

J'ai surveillé la marche du gouvernement parlementaire au Canada depuis quelques années, et il me semble qu'il y a une tendance chez tous les gouvernements à s'arroger le pouvoir suprême, non seulement en ce qui concerne l'administration des affaires publiques, mais en ce qui concerne la législation. Lorsque les honorables députés de la droite comprendront qu'on veut leur faire avaler holus bolus toutes les lois qu'on leur présente; que les mesures ne sont pas soumises à la Chambre que pour les amis du gouvernement les discutent, mais pour les faire adopter par la raison de parti qui prend un développement menaçant pour le Canada, ce n'est pas le temps de placer le Sénat dans la même position que le gouvernement a placé ses propres amis dans cette Chambre. Si j'interprète bien l'acte de la Confédération, le Sénat n'a pas été

M. MACLEAN (Queen) (I.P.-E.).

établi dans ce but. On a voulu qu'il servît de frein aux représentants du peuple, et de protection pour les droits de la population et de la minorité. Il n'y a pas à contester que si l'on donne des pouvoirs trop étendus à un corps d'hommes, ces pouvoirs les enivrent et les portent à dépasser les bornes de la raison et du jugement. Le Sénat du Canada a été créé pour restreindre cette tendance et pour protéger les droits du peuple, et sous ce rapport je prétends que le Sénat représente le peuple du Canada tout autant et aussi complètement que les représentants élus par le peuple dans cette Chambre.

Mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) et mon honorable ami de Dundas (M. Broder) ont dit que nous seuls, les députés du peuple, étaient les représentants de la démocratie, et que le Sénat du Canada ne l'était aucunement. Monsieur l'Orateur, si cette Chambre conduite comme elle est par quinze hommes, est un corps démocratique, alors je ne comprends pas la signification du mot "démocratie". S'il nous faut adopter des lois qui nous seront soumises par la machine politique qu'est le Gouvernement, que nous le voulions ou non, sans discussion et sans nous donner le temps de les étudier, il me semble alors que ce n'est plus de la démocratie, et je ne dirai pas, car je ne veux pas me servir de paroles trop rudes, que les amis du Gouvernement sont bâillonnés, mais je dirai qu'ils sont empêchés par des circonstances, des exigences et des conditions, de faire entendre des critiques ou des propositions; ils ne peuvent pas réellement se réclamer d'être la voix de la démocratie du Canada et conséquemment nous ne devons pas nous arroger à nous-mêmes comme membres de cette Chambre le monopole du droit de représenter le peuple du Canada.

Je proteste contre cette sorte de législation. Je proteste contre sa tendance. Je proteste contre la demande qui nous est faite tous les jours et toutes les semaines d'approuver l'idée qu'un cabinet n'est pas seulement l'administrateur des affaires du pays, mais qu'il doit en être pratiquement le seul législateur. J'en appelle au témoignage de plusieurs honorables membres de la droite. Nous en avons eu un exemple pas plus tard qu'hier, lorsque certaine subvention en faveur d'un chemin de fer a été adoptée, je ne crains pas de l'affirmer, contre les vues raisonnées d'un bon nombre de membres de la droite, et je dirai même que cette législation n'est pas en harmonie avec les vues du peuple.

Quoi qu'il en soit du passé, quelles qu'aient été nos vues en matière de législation pour le subventionnement des chemins de fer, je soumets que le public a modifié, et très notablement modifié, son opinion à cet égard. Mais ce n'est pas simplement à cela que je trouvais à redire. On entend beaucoup parler d'exploitation de la politique aux Etats-Unis. Nous en avons beaucoup entendu parler au Canada ces années dernières, et il est possible que les gouvernements aient une tendance à développer les moyens d'action de la "machine politique". Toutes les mesures qui ont été proposées relativement aux grands services publics au Canada au cours de la présente et de la dernière sessions, donnent à penser qu'on prépare les voies pour la mise en œuvre d'une " machine politique", et que les représentants du peuple seront supprimés, que les aspirations populaires seront tenues en échec, qu'on ne tiendra pas compte des vues de la députation, que seules les opinions du ministère seront considérées, indépendamment de celles de la députation, soit ministérielle soit oppositionniste.

L'honorable représentant de Dundas a fait une déclaration remarquable. Il a affirmé que les grandes routes de la province d'Ontario, confiées par le passé à la gestion du gouvernement provincial, et relevant des municipalités, sont en déplorable état, et cela par suite de leur mauvaise administration; c'est pourquoi, à son avis, il est temps que le Gouvernement canadien s'interpose et tente d'appliquer un remède. Cette idée est-elle en harmonie avec celle d'un gouvernement démocratique? Est-elle d'accord avec l'esprit de la loi de l'Amérique britannique du Nord? Est-elle en harmonie avec les vues du peuple canadien tout entier? Je ne le pense pas. Si les législatures provinciales et les gouvernements provinciaux et les municipalités ont failli à la tâche, en dépit de leur connaissance parfaite des besoins locaux, sûrement nous, qui formons le gouvernement central, sans contact avec les conditions des diverses localités, nous ne saurions prétendre pouvoir améliorer l'état des choses dans tout le Canada. Mais c'est là une question que le peuple canadien devra résoudre; c'est une question que le peuple canadien, dans l'exercice de ses droits provinciaux, et de son droit de suffrage en matière politique est appelé à régler, et je dis que c'est à lui à appliquer le remède.

Certains prétendront, je ne l'ignore pas, qu'un gouvernement autocratique et despotique est celui qui convient mieux au peuple. Avant que j'eusse l'âge de connaissance, avant même que je fusse au monde, il se fit une grande lutte au Canada sur la question du gouvernement responsable. L'histoire de cette époque m'apprend que le parti tory d'alors, que le "family compact" invoquait à l'encontre du gouvernement responsable absolument les mêmes raisons qu'on invoque aujourd'hui à l'égard de la procédure législative suivie en matière de grandes routes, d'agriculture, de marine et autres choses au Canada; l'histoire ne fait que se répéter.

Et j'irai même jusqu'à dire, au risque de paraître outré, que si nous nous engageons beaucoup plus loin dans la direction où nous pousse le Gouvernement actuel, il y aura lieu de faire une nouvelle lutte pour le triomphe des droits populaires, de faire une révolution pour le maintien des droits qui nous ont été reconnus sous l'empire du gouvernement responsable. La centralisation du pouvoir et du "patronage", la violation des droits du peuple par le Gouvernement canadien, telles étaient les conditions en vigueur préalablement à l'établissement du gouvernement responsable. A cette époque, il y avait un Gouverneur en conseil, une assemblée de législateurs nommés par le peuple, mais quels étaient les pouvoirs de cette assemblée? Sans doute, elle était appelée à voter les subsides, mais on ne tenait aucun compte de recommandations en matière de dépenses. Les fonds étaient dépensés par le Gouverneur en conseil; le Gouverneur en conseil était tout puissant et suprême, et nous sommes en train de revenir aux pratiques de cette époque antédiluvienne, de cette époque en matière de gouvernement.

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

Reprise de la séance

M. EMMERSON: Au moment de la suspension de la séance à l'heure du dîner, je signalais la marche des événements qui nous conduit directement à un régime, non seulement de gouvernement, mais de législation, par décret en conseil. Il fut un temps où le Parlement était considéré suprême; mais si le principe posé dans les projets de loi que nous avons délibérés au cours de la présente session doit l'emporter, le temps viendra, s'il n'est pas déjà venu, où nous serons appelé à renoncer entièrement à nos prérogatives de membres du Parlement, où la volonté du Parlement ne comptera plus pour rien, où l'on ne tiendra plus aucun compte des aspirations du peuple canadien, et où un simple comité de cette Chambre, appelé le cabinet, ne se contentera plus d'administrer les affaires du pays, mais légifèrera pour lui. Considérons les projets de loi qui nous ont été soumis au cours de la présente session, et découlant d'un principe qu'énonçaient déjà certaines mesures déposées à la session dernière. Il y a quelques instants je faisais allusion à la loi d'aide à la marine, à la loi des grandes routes, à la loi d'aide à l'agriculture. Je pourrais en signaler d'autres. Nous en avons un exemple, et des meilleurs, je veux dire le bill autorisant l'acquisition de certains embranchements et la construction d'autres embranchements de chemin de fer; nous avons le projet d'établissement de la poste aux colis, le bill relatif à l'administration postale, le bill relatif à l'inspection des fruits, et enfin, bien que ce ne soit pas la mesure la moins importante, la résolution déposée en cette Chambre en vue de réglementer la procédure en matière législative.

Ce projet de résolution fut déposé par le ministère. La pratique et la procédure ordinaires du Parlement ne furent pas suivies; on imposa silence à la députation et nous n'eûmes pas le loisir d'examiner et de discuter en détail le projet de règlement, ni d'y proposer des modifications. Naguère et dans tous les Parlements, c'était le privilège de la députation, par l'entremise d'un comité de la Chambre, de régler ces questions; mais sous l'empire de cette nouvelle règle qui a été adoptée, le Gouvernement dépose un projet de résolution, la Chambre n'est pas régulièrement consultée à son égard, et nous avons l'anomalie d'un règlement formulé par le Gouverneur en conseil et que la Chambre est appelée à adopter en bloc sans pouvoir le modifier ni l'amender d'aucune manière. C'est là une singularité de cette mesure qui ne manquera pas d'exciter la méfiance du peuple. Au reste, ce n'est pas simplement cette inique pratique de législation par décret en conseil que je désire signaler; on ne s'arrête pas à cela; c'est un ministre d'Etat qui légifère. Sans doute, la loi édicte que l'approbation de ses collègues est nécessaire. Ceux qui ont quelque expérience en ces matières savent que le ministre met une mesure à l'étude puis la soumet à ses collègues. Je ne leur reprocherai pas de se montrer insouciants; mais étant donnée la confiance qu'ils ont dans un collègue ministre, ils n'y regardent pas de très près; dès l'abord, ils sont favorablement disposés en faveur de la proposition qui est adoptée d'emblée Il est possible que leur optimisme soit justifié; il est possible que cette législtion soit bonne, il est possible même qu'on ne puisse la modifier ni l'améliorer par la critique; mais, monsieur l'Orateur, on pourrait raisonner de la même manière à l'égard du gouvernement d'un despote ou d'un gouvernement autocratique. D'aucuns ont prétendu que le gouvernement d'un despote est le meilleur des gouvernements, et on a raison si le despote remplit toutes les conditions; mais dans notre pays, quel que soit le groupe d'hommes au pouvoir, la voix du peuple devrait être entendue dans la personne de ses représentants appelés à examiner, analyser, délibérer toutes les dispositions d'une mesure quelconque. Ce principe n'a pas été respecté en ce qui regarde beaucoup de ces mesures et on ne se propose pas de l'appliquer. Le plus bel exemple que nous en ayons est le projet de la poste aux

colis, déposé par le directeur général des Postes (M. Pelletier). J'entendais l'honorable représentant de Portage-la-Prairie (M. Meighen) déplorer l'influence du solliciteur aux abords de la Chambre et dans les salles de comité; il prétendait que la loi des banques avait été modifiée et modelée par l'influence du "lobbyist". Si on est en droit de formuler pareille plainte en matière de la législation que le Parlement adopte aujourd'hui, combien plus facilement s'exercera cette influence occulte dans les couloirs de l'édifice de l'Est et dans les antichambres du conseil privé? Aux termes de cette législation, le ministre des Chemins de fer a le droit d'acquérir et de construire les chemins de fer sans consulter le Parlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député aborde prématurément une question inscrite au Feuilleton; il s'éloigne assurément de la question dont la Chambre est actuellement saisie.

M. EMMERSON: Je signalais cette mesure comme exemple, entre d'autres cas, où le ministre est autorisé à légiférer à l'égard des questions de détail; et je ferai observer à Votre Honneur que, s'il est fâcheux que le Parlement canadien soit exposé à l'influence des agents, il y a lieu de craindre encore davantage que cette influence ne s'exerce sur un ministre ou sur les quinze ministres qui forment le cabinet. Aux termes de la loi de la poste aux colis, tous les détails doivent être réglés par le directeur général des Postes; et quelqu'un doute-t-il que les compagnies de messagerie et leurs émissaires ne se donnent carrière d'ici au 1er janvier, date à laquelle la loi de la poste aux colis entrera en vigueur? Pareillement que feront les représentants des compagnies intéressées dans les embranchements de chemin de fer, d'ici à la prochaine session du Parlement? Je suis bien convaincu qu'on les trouvera dans les anti-chambres du Conseil privé et dans les bureaux publics. Antérieurement à l'établissement du gouvernement responsable, la législation relative aux détails de la dépense était formulée par le Gouverneur en conseil, et l'histoire ne fait que se répéter, dans l'adoption de ces mesures qui autorisent le Gouverneur en conseil et ses ministres à légiférer relativement aux détails, même essentiels, de la mesure.

Le premier ministre a qualifié l'attitude du Sénat d'injurieuse pour les ministre personnellement et comme manifestant de la défiance à l'égard du ministère. Ce n'est pas ainsi que je l'entends. Ces messieurs ne seront pas toujours au pouvoir, cette législation regarde l'avenir autant que le présent; elle guidera la conduite future de parlements et de gouvernements; et dans ce sens elle constitue une iniquité. Je n'envisage pas cette question au point de vue du personnel du ministère. Je l'envisage au point de vue du principe fondamental de cette législation même. Je n'ai pas de raison de mettre en doute l'honnêteté du premier ministre et de ses collègues; ce que je condamne, c'est le principe qui attribue au Gouverneur les droits et les devoirs du Parlement.

Pour moi ce bill est en soi un bill hypocrite, parce que le premier ministre ne peut nier que l'amendement du Sénat est conforme aux assurances verbales qu'il a données lui-même au Parlement. Si ces assurances sont sincères, et j'espère qu'elles le sont, je crois que mon très honorable ami ne ferait que se rendre justice à lui-même s'il voulait prendre l'amendement du Sénat comme règle de conduite dans la dépense des deniers publics par le Gouvernement actuel et ses successeurs. En ce qui concerne cette mesure et d'autres mesures du genre, nous avons dans le Gouvernement du pays et avec lui, je ne dirai pas les partisans serviles, mais les hommes qui le supportent et qu'il peut, de bien des manières que je n'ai pas besoin de décrire, influencer des contempteurs des droits du peuple et nous avons d'un autre côté le Sénat du Canada qui est le rempart de la démocratie et de ces mêmes droits du peuple.

(La motion est adoptée à main levée.)

M. COCHRANE propose:

Que cette Chambre n'acquiesse pas au second amendement fait au bill n° 32, pour les raisons suivantes:

1. Parce qu'en substance le même amendement a déjà été pris en considération et rejeté par la Chambre.

2. Parce que l'article 6 du bill renferme les garanties nécessaires pour l'aide à donner à la construction et à l'amélioration des grandes routes.

3. Parce qu'il est à propos de pourvoir au cas où quelque province désirerait que le ministre entreprit la construction d'une nouvelle grande route ou l'amélioration d'une grande route existante.

4. Parce que l'article pourvoit à un mode raisonnable de coopération entre les autorités fédérales et provinciales pour la construction ou l'amélioration des grandes routes.

5. Parce qu'il est désirable de pourvoir à tous les moyens raisonnables de coopération entre les autorités fédérales et provinciales pour la construction et l'amélioration de grandes routes, tout en sauvegardant les droits des provinces.

6. Parce que les droits des provinces sont complètement sauvegardés dans ledit article.

7. Parce que le gouvernement fédéral ne peut agir aux termes de cet article sans l'autorisation et l'approbation de la législature provinciale et du gouvernement provincial.

8. Parce que ledit bill définit les fins, objets, conditions, limitations et restrictions qui

doivent être établis au sujet desdits subsides à être accordés par cette Chambre, et que le Sénat ne peut les modifier.

(La motion est adoptée à main levée.)

VACANCE DU SIEGE ELECTORAL DE LANARK-SUD.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu avis qu'une vacance s'étant produite dans la représentation du district électoral de la division sud du comté de Lanark, par la mort de l'honorable John Graham Haggart, député du dit district électoral, j'ai autorisé le greffier de la couronne en chancellerie à lancer une lettre de convocation aux électeurs de ce district électoral.

2e DELIBERATION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

La Chambre passe à l'examen des modifications apportées par le Sénat au bill n° 185 modifiant la loi des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose:

Que les amendements faits par le Sénat au bill (n° 185) modifiant la loi des chemins de fer de l'Etat ne soient pas acceptés pour les raisons suivantes:

1. Que lesdits amendements sont opposés à l'un des buts principaux dudit bill.

2. Que le bill implique l'emploi de deniers publics pour ses fins, et c'est le droit incontestable de cette Chambre de diriger, limiter et déterminer dans une loi de cette nature les conditions, limitations et restrictions requises pour son objet et ses fins, et que lesdits amendements sont contraires aux privilèges des cette Chambre.

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer leurs Honneurs des raisons pour lesquelles la Chambre ne concours pas dans ledit amendement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): S'il m'est permis de faire un moment allusion à un débat antérieur, j'attirerai l'attention sur le débat que nous venons justement de terminer, au cours duquel mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) a parlé au long de la différence qui existe entre la Chambre élective et la Chambre haute. L'honorable ministre a posé en champion de la démocratie. Mais je crois que dans le moment le corps démocratique n'est pas la chambre élue mais la chambre nommée. Aujourd'hui le Sénat est le champion des droits populaires. Si jamais il y a eu une preuve de cela, c'est celle sur laquelle il est de mon devoir d'attirer l'attention de la Chambre. Je vais lire le bill actuellement sous discussion. Mais permettez-moi de faire précéder cette lecture de quelques mots de description de l'objet général du bill. Cette mesure pourvoit à la location par le Gouvernement des lignes actuellement raccordées à l'Intercolonial. Elle pourvoit aussi à la construction et à l'achat de nouvelles lignes. Toutes ces choses, location, construction et achat de chemins de fer peuvent être faites par le ministre avec l'autorité du Gouverneur en conseil et non avec l'autorité du Parlement. En ce qui concerne la conctruction de chemins de fer, le ministre n'est autorisé à bâtir aucune ligne dont la longueur excède vingt-cinq milles, mais il peut user de sa propre discrétion subordonnément au Gouverneur en conseil lorsqu'il s'agit d'une ligne de moindre longueur; l'autorité du Parlement ne lui est pas nécessaire. Il peut acheter un chemin de fer de 200 milles de longueur sans l'autorité du Parlement. Peut-on appeler cela des droits populaires? Est-ce là le Gouvernement parlementaire comme nous l'entendons? Est-là ce que nous devons attendre du Gouvernement actuel? Je vais maintenant lire le bill:

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a l'autorité et le pouvoir, subordonnément à l'autorisation du. . .

Qui? Le Parlement fédéral? Non.

. . . l'autorité du Gouverneur en conseil, de construire, acheter, louer ou autrement acquérir, en totalité ou en partie, toute ligne ou toutes lignes de chemins de fer, ligne d'embranchement, pont de chemins de fer, gare de chemins de fer, têtes de lignes de chemins de fer, bacs de chemins de fer ou autre ouvrage de chemins de fer, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile-du-Prince-Edouard, ou dans aucune desdites provinces, qu'il croit pouvoir être mieux et plus utilement exploités comme partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, ou qui peuvent être considérés nécessaires ou désirables pour la mise en service plus efficace dudit réseau; pourvu, cependant, qu'une copie de tout tel bail ou contrat d'achat soit soumise au Parlement dans les trente jours qui en suivront l'exécution si le Parlement est alors en session, ou, si le Parlement n'est pas alors en session, dans les dix jours qui suivront l'ouverture de la session suivante.

En d'autres termes, le ministre des Chemins de fer peut bâtir, louer ou acheter et le seul contrôle que le Parlement a sur ces opérations, c'est que, dans le mois qui suivra l'ouverture de la session, une copie du contrat sera déposée sur la table de la Chambre. Le Parlement ne peut agir; la transaction est terminée. Cela est plus sérieux que cela ne parait à première vue.

J'ai dit il y a un instant que le ministre peut bâtir un chemin de fer de vingt-cinq milles de longueur sans l'autorité du Parlement, mais s'il veut construire une ligne de plus de 25 milles, il lui faut la sanction du Parlement. En ce qui concerne l'achat des chemins de fer le Parlement n'a aucun contrôle quelconque. Le promoteur du bill peut me dire peut-être que le Parlement peut refuser de voter l'argent. Et ensuite? Je sais que le Parlement peut refu-

ser de voter l'argent, mais du moment que le contrat est signé les 200 milles de chemin de fer deviennent la propriété du gouvernement. Je ne sais pas quelles seraient les conséquences si le parlement refusait d'accorder le crédit. La transaction est correcte ou non; le Parlement peut être disposé à l'approuver ou ne pas l'être, mais cela n'empêche que nous sommes liés par un contrat signé par le ministre et approuvé par le Gouverneur en conseil. Si c'est là le Gouvernement par le Parlement, je ne sais pas ce que gouvernement parlementaire veut dire. J'avais droit de m'attendre que le Gouvernement aurait pourvu à ce que le contrat ne pouvait être complété avant d'être ratifié et confirmé par la Chambre.

Je sais bien que dans cette Chambre on est disposé à aider ces sections du Nouveau-Brunswick qui ont des chemins de fer locaux et que telle a été la politique de ce Gouvernement afin de faire de ces lignes des parties intégrantes du système de l'Intercolonial. Je sais bien cela. Mais si le Gouvernement prend sur lui d'acheter des propriétés et de soumettre ensuite le contrat au Parlement, que cela est irrégulier et j'espère que le Gouvernement y verra à deux fois avant d'aller plus loin. Quel est l'amendement que le Sénat a proposé. Je demande aux députés de l'autre côté d'étudier la chose et de dire s'il est raisonnable ou non:

Que toute concession ou tout contrat ou achat sera soumis au Parlement pour ratification.

Y a-t-il des députés de l'autre côté qui soient disposés à critiquer cet amendement? Va-t-on nous dire que cet amendement ne devrait pas être accepté? Va-t-on nous demander de dénoncer cette démarche du Sénat? Je le demande encore. Quels sont les défenseurs du gouvernement parlementaire et des principes démocratiques? Assurément pas la majorité dans la Chambre des communes; mais les membres du Sénat du Canada. Je dis que si jamais une occasion s'est présentée d'affirmer la vérité, c'est l'occasion présente; que nous devrions approuvée l'action du Sénat et ne pas rejeter son amendement.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je me rappelle très bien que lorsque ce bill a été présenté par mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, comme résolution, il a soulevé la critique des honorables députés de l'autre côté de la Chambre. Lors de la reprise du débat, j'ai envoyé cet amendement à mon honorable ami, le député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) et au député de Renfrew-sud (M. Graham). Je l'ai discuté avec eux et le bill a passé sans un mot d'objection et avec l'assentiment des honorables membres de l'autre côté. Après que j'eusse discuté privément avec les honorables membres dont j'ai mentionné les noms et autres, et lorsqu'il a commencé à être question de réduire les vingt-cinq milles à vingt milles, l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) a insisté pour qu'il n'y eut pas de changement, car il espérait qu'un embranchement serait construit dans son propre comté. De sorte qu'en dénonçant ce bill comme outrageant, il fustige très sévèrement les messieurs qui siégent à côté de lui, parce que cet amendement a été accepté après une discussion formelle et non formelle sur le parquet de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas pris part à cette discussion?

Quelle que puisse avoir été l'attitude de ceux qui m'entourent, comme de ceux qui siègent de l'autre côté de la Chambre, il y a une particularité de ce projet de loi qui m'a grandement surpris, et c'est que le ministre des Chemins de fer a le droit, sauf autorisation du Gouverneur en conseil, d'acheter une ligne de deux cents milles et de compléter l'entreprise sans en faire la moindre mention au Parlement.

M. BORDEN: Il est évident que le très honorable député n'a pas su ce dont il avait été convenu; autrement, il n'aurait jamais parlé comme il vient de le faire, puisque le reproche qu'il fait au présent bill est un reproche à ceux qui siègent autour de lui et à qui j'ai soumis cet amendement avant de le faire adopter par la Chambre. Toute la députation y a donné son assentiment, moins le très honorable chef de la gauche.

Sir WILFRID LAURIER: Non pas.

M. BORDEN: Il n'a manqué que son consentement. Mon très honorable ami se trouve être seul contre 220 députés qui ont volontiers laissé passer ce projet de loi dans la forme où il a été voté. De nouveau je le répète: après une discussion tant régulière qu'irrégulière et après acceptation de l'amendement que j'avais au préalable communiqué aux membres de la gauche, avec de plus un ou deux amendements de minime importance, la loi a passé sans un mot de dissentiment de la part d'un député quelconque. Après tout ce qui a eu lieu, mon très honorable ami se perd en réflexions absurdes en parlant du Sénat comme étant dans ce pays une institution démocratique, et il assure qu'il pourra résulter de graves conséquences de ce que ses propres amis, sans un mot de dissentiment, ont agréé unanimement au moment où le bill se discutait en comité. Après cela, je pense qu'il n'est guère besoin de rien ajouter, si ce n'est de dire que le projet de loi tel qu'il nous revient du Sénat n'est plus d'aucune utilité. La modification que la Chambre haute y a faite enlève au projet tout ce qu'il contenait d'essentiel. L'idée était que le ministre des Chemins de fer et des Ca-

naux ayant déjà fait, comme ses prédécesseurs, une certaine étude des lignes de chemins de fer des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse qui sont susceptibles d'être acquises avec avantage pour l'Intercolonial, on pouvait se fier à lui, aidé des spécialistes de son ministère, pour l'acquisition d'une ligne ne dépassant pas deux cents milles de long. J'aurais consenti à une moindre longueur, mais personne de la gauche n'a suggéré le moindre changement. En somme, à quoi maintenant se réduit le projet de loi? Le ministre des Chemins de fer pourra demain, sans intervention du Parlement, faire à sa guise, dresser une convention, la soumettre au Parlement, la faire ratifier, selon que la loi l'y autorise.

C'est ce qu'il pourrait faire sans la présente loi, tout comme en vertu de ses dispositions. Dans sa forme actuelle, le projet ne signifie donc absolument rien tandis que, dans sa forme antérieure, il avait un sens. Je n'ai désiré aucun pouvoir que pût être regardé comme excessif. Lorsque, devant le comité, la question a été soulevée, j'ai cru que le projet de résolution allait d'abord trop loin. J'en ai causé avec le ministre des Chemins de fer, qui m'a dit être de mon opinion, et nous avons en conséquence soumis un amendement tendant à diminuer les pouvoirs conférés tout d'abord au ministre, sans laisser de lui permettre d'acheter ces lignes, sachant que toute mesure prise le serait non seulement sous sa responsabilité de ministre des Chemins de fer, mais encore sous la responsabilité de tout le cabinet, à qui l'on ne saurait supposer l'intention de rien faire qui pût heurter les susceptibilités du Parlement, ni faire une dépense peu sage et inexcusable de fonds publics. Depuis longtemps s'agite la question d'acquérir ces lignes. Mes honorables amis de la gauche avaient fait adopter une loi qui, en définitive, s'est trouvée, je crois, n'être guère applicable. Dans l'été de 1911, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) avait présenté un projet de résolution, qui n'a pu être mis à l'étude. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a voulu depuis faire faire un pas à cette question, mais il s'est trouvé qu'il n'avait pas même le droit d'entamer des négociations sans faire connaître au Parlement ses projets et recevoir de lui l'autorisation d'agir à l'égard de telle ou telle ligne. Je ne saurais dans les circonstances me rendre compte de l'attitude du Sénat, et je ne puis dire qu'une chose, c'est que si la Chambre haute s'obstine, il en résultera le renvoi à une autre année de toute action relative à l'achat de ces lignes. Je le regretterais infiniment, mais il me semble qu'il n'y a guère autre chose à prévoir.

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (Saint-Jean) (N.-B.): Mon très honorable ami ayant parlé de moi au sujet de ce bill, il est peut-être juste que je fasse quelques observations, et je dirai que mes souvenirs de ce qui s'est passé sont conformes à ce que rapporte le premier ministre. En toute justice pour le très honorable chef de l'opposition, je crois devoir dire qu'il était occupé à d'autres affaires au moment où se discutait ce projet de résolution, et je ne pense pas qu'il ait connu la modification proposée par le premier ministre.

M. BORDEN: Je crois qu'il en est ainsi.

M. PUGSLEY: Le député de Renfrew-sud (M. Graham), le député de Rouville (M. Lemieux) et le député de Westmoreland (M. Emmerson) qui ont toujours eu à cœur l'acquisition d'embranchements de chemins de fer ont tous lu l'amendement et personnellement nous lui prêtons appui. J'ai été bien aise de voir que le premier ministre se soit si carrément prononcé. Les citoyens des provinces maritimes et surtout ceux du Nouveau-Brunswick soupirent depuis nombre d'années après l'acquisition de lignes d'embranchement de la part de l'Intercolonial. Quand cette Chambre adopta le bill en discussioin en 1910, le Sénat jugea utile d'y apporter des modifications qui semblerent le rendre inapplicable. Quoi qu'il en soit, le ministre des Chemins de fer du jour se sentit dans l'impuissance de rien entreprendre. Les citoyens du Nouveau-Brunswick sont fatigués de cette attente et je le répète, les représentants des Provinces maritimes sont bien aises de l'avancement des travaux. Après l'adoption du bill, j'eus une consultation avec le chef de l'opposition, et il fit alors la même objection qu'il vient de formuler ce soir contre ce bill; par conséquent, il est demeuré conséquent avec lui-même dans l'attitude qu'il a prise à cet égard. Il s'agit, pour le moment, de savoir ce qu'il faut faire. Le Sénat est une branche de notre législature qui jouit d'une pleine indépendance. Il a le droit de prendre l'attitude qu'il juge utile sur toutes les questions d'intérêt public, et en vue de la haute importance de la question, ne devrions-nous pas, comme nous l'avons fait en 1910, avoir recours à une conférence entre un comité de cette Chambre et un comité du Sénat, dans le but d'en venir à une entente sur un amendement qui serait agréable aux deux partis?

A mon avis, le différend se résume à peu de chose. Si je ne me trompe, l'amendement porte tout simplement que ce bail ou contrat d'achat sera soumis à la ratification du Parlement. Le Sénat a omis une des plus importantes dispositions de ce bill, c'est-à-dire la passation d'un contrat pour la construction de 25 milles de nouveau chemin. Le Sénat ne s'y op-

pose nullement. Permettre au ministre des Chemins de fer et des Canaux de passer un marché pour la construction de vingt-cinq milles de chemin de fer, et engager le crédit du pays pour le paiement des entrepreneurs, voilà qui est aussi critiquable que d'autoriser le ministre à acquérir un embranchement qui est déjà construit, se raccorde avec l'Intercolonial dont il est un de ses affluents et qu'il importerait d'acheter dans l'intérêt public. S'il faut soumettre à la ratification du Parlement le contrat d'achat, on devrait aussi lui soumettre le contrat pour la construction de vingt-cinq milles de voie ferrée. Une conférence aurait donc sa raison d'être. On pourrait ainsi obvier aux embarras. Le chef de l'opposition dit qu'il serait peut-être moins critiquable d'affermer les lignes d'embranchement de l'Intercolonial, c'est-à-dire que si le ministre juge qu'il y va de l'intérêt public d'acquérir le droit absolu à un chemin de fer, il pourrait insérer au bail une stipulation portant que le ministre, de l'agrément du Parlement, pourrait acheter le chemin à un prix qui serait spécifié au bail dans un certain délai qui serait indiqué.

En vue de la grande importance de la question qui revient ici en discussion d'année en année, en vue du fait que cette Chambre a adopté d'une seule voix des résolutions en faveur de l'acquisition des embranchements, et que si ce bill est mis au rencart par suite du refus de cette Chambre d'acquiescer aux amendements du Sénat, nous ne serons pas plus avancés qu'il y a quatre ans et que tout sera à recommencer, je le demande au premier ministre et au chef de l'opposition, ne conviendrait-il pas de tenter un effort pour en venir à une entente avec le Sénat, pour aborder la question dans un esprit de conciliation eu égard à la vaste importance pour les Provinces maritimes de l'acquisition, à bref délai, de lignes d'embranchement à des conditions légitimes, de sorte qu'on puisse adopter un amendement répondant aux vœux du Sénat, du Gouvernement et de cette Chambre? Si je suggère la chose, c'est, qu'à mon avis, il est de la plus haute importance pour les Provinces maritimes que l'Etat fasse l'acquisition de ces embranchements, à titre de partie intégrante du réseau de l'Intercolonial. Les régions desservies par ces embranchements et l'Intercolonial lui-même en bénéficieraient énormément.

L'hon. G. P. GRAHAM (Renfrew-sud): Comme le premier ministre a invoqué mon témoignage au cours de ses observations, on me permettra sans doute de faire une observation. Mes souvenirs cadrent bien avec les siens et je puis corroborer les affirmations du député de Saint-Jean (M. Pugsley). En réponse aux vœux exprimés par les populations des Provinces maritimes et de la province de Québec, je me suis chargé de présenter une loi affirmant le principe de l'acquisition de lignes d'embranchement à des conditions légitimes et j'ai tâché de donner un aperçu de ces conditions dans cette loi.

Personne, sauf celui qui a entrepris cette tâche, ne peut se rendre compte entièrement des difficultés rencontrées au moment où il se met à appliquer une telle loi. Chaque ligne a un caractère propre et tout principe général relatif aux moyens à employer pour traiter une ligne pourrait être applicable à une ligne, mais non à la voisine. Une ligne peut avoir des bénéfices sur son exploitation; une autre n'en aura pas. Une troisième peut avoir des prévisions de recettes futures, une autre peut ne pas en avoir. Mais, quoi qu'il en soit, je crois que c'est le devoir du Parlement que l'on prenne ces lignes dont le pays a besoin, même si elles ne rapportent rien, pour qu'elles continuent à offrir des facilités de transport au peuple lorsqu'il les a déjà eues ou qu'elles en donnent à ceux qui n'en ont pas encore joui. Sur une ligne voisine, une base commerciale devrait être posée. Ce sont les dificultés qui se présentent. On peut lier une ligne, une autre peut être achetée. Le meilleur moyen est de l'acheter immédiatement. Il s'en suit que les conditions diverses empêchent d'adopter une loi qui s'impose à toutes les lignes. Je suis très intéressé à cette question d'accaparer les embranchements et je voudrais insister auprès du Gouvernement pour que, comme il n'y a pas grande différence entre le Sénat et la Chambre. . .

M. COCHRANE: Nous n'avons pas besoin d'un bill pour le faire.

M. GRAHAM: Je le sais, mais il est nécessaire d'avoir un bill pour poser le principe et lier le Parlement par ses deux Chambres pour accaparer les embranchements. J'insisterai sur l'importance d'avoir une conférence en nommant un comité pour se consulter avec un comité du Sénat ou de voir si on ne pourrait pas faire quelque chose de raisonnable avec les deux avis divers de façon à permettre d'entreprendre cette opération. Je dois dire que j'ai fait partie d'un comité semblable à propos d'un bill adopté à l'unanimité par la Chambre quand j'étais ministre des Chemins de fer. C'était un bill adopté deux ou trois fois et qui avait été très modifié par le Sénat. Quand les amendements furent faits la dernière fois, nous avons eu une conférence et nous sommes arrivés à une solution qui a permis d'accepter des amendements qui n'altéraient pas beaucoup le bill, et le bill est devenu loi et se trouve dans les statuts comme amendement à la loi des chemins de fer.

Je conseillerai au Gouvernement d'adopter ce système et je crois qu'une solution nous permettrait de procéder avec l'entreprise.

M. BORDEN: Je pense qu'il est nécessaire d'envoyer une réponse au Sénat et je doute beaucoup qu'une conférence formelle à cette période avancée de la session amènerait un bon résultat. Je crois que le ministre consentirait parfaitement à avoir une conférence non officielle qui aurait le même résultat et quelques honorables sénateurs pourraient être désignés.

M. GRAHAM: Cela pourrait être fait ce soir d'une façon non officielle.

Sir W. LAURIER: La question peut rester en suspens.

M. COCHRANE: Si vous voulez une conférence la motion ne devrait-elle pas être adoptée pour que le bill soit renvoyé au Sénat, et si l'on désire une conférence, je serai très heureux de m'y rendre.

Sir WILFRID LAURIER: Je veux attirer l'attention de mon très honorable ami sur ceci, c'est qu'en vertu de ce contrat, on donne le pouvoir d'acheter et de louer. Je ne crois pas que le Gouvernement devrait avoir le pouvoir de louer sans s'adresser au Parlement, mais je suis disposé à céder sur ce point, étant donné le grand désir que nous avons de prendre ces lignes. Mais la chose à laquelle je m'oppose—et je crois qu'en y réfléchissant mon honorable ami sera de mon avis—c'est celle-ci: la propriété du chemin de fer passe au pays au moment où ce contrat est signé par le Gouvernement sans qu'il soit nécessaire d'en référer au Parlement. Je ne crois pas que cela puisse se justifier dans aucun cas.

M. BORDEN: Il est assez curieux que le Sénat ait laissé le bill dans une position singulière à ce sujet; il a déclaré en effet que le contrat devait être ratifié par le Parlement et pourtant à la fin du bill, il dit qu'aussitôt que le contrat sera signé, le chemin de fer devient la propriété de la Couronne et fait partie de l'Intercolonial. Il est parfaitement clair qu'il a dû oublier la fin du bill quand il a fait l'amendement au commencement.

Sir WILFRID LAURIER: La ratification par le Parlement règle cela.

M. BORDEN: Je doute que le langage employé soit bien conforme.

M. EMMERSON: Peut-être m'excusera-t-on si je présente quelques observations. Je me souviens très bien de ce qui s'est passé. Ce bill a été présenté le 30 avril. Il y a eu une discussion sur la résolution à cette occasion et mon très honorable ami le premier ministre n'a pas raison de dire qu'il n'y a pas eu d'opposition.

M. GRAHAM.

M. BORDEN: J'ai dit qu'il y avait eu de l'opposition; j'ai rappelé que le bill avait été critiqué et que c'était pour cette raison que j'avais proposé l'amendement.

M. EMMERSON: Ainsi qu'on peut le constater par les débats du 30 avril, je me suis opposé à ce projet de loi.

M. BORDEN: Il est incontestable que le bill a rencontré une forte opposition.

M. EMMERSON: J'ai dit alors que je désirais tellement voir le Gouvernement acquérir ces embranchements pour les relier à l'Intercolonial, que j'étais prêt à retirer mon objection à la nature du bill qui conférait des pouvoirs tellement étendus au ministre des Chemins de fer et j'ai aussi demandé à mon honorable ami de réduire de 25 milles à 10 milles, la longueur des lignes qu'il serait autorisé à construire. J'ai expliqué qu'il est déjà autorisé à construire un embranchement de 6 milles; que si, entre deux sessions, il désire commencer la construction d'une ligne de 25 milles, il a le droit d'en construire 6 milles et de demander ensuite au Parlement le droit d'en construire 25 milles, ou le nombre de milles nécessaires. Je lui ai demandé de modifier le bill de manière à limiter le droit de construction à 10 ou 15 milles. Il refusa de se rendre à ma demande, mais je désirais tellement voir ce projet adopté et j'avais tellement hâte de voir le Gouvernement prendre possession de ces embranchements et de les exploiter comme partie de l'Intercolonial, que je me suis désisté de toute opposition. Je sais que le ministre désirait aussi voir le bill adopté. C'est une question à laquelle je porte un très grand intérêt. Pour la voir résoudre, je consentirais à conférer des pouvoirs très étendus au ministre, bien que je le soupçonne de ne pas porter à la question le même intérêt que moi. Je crois qu'il a des doutes sur les résultats de l'entreprise et qu'il ne considère pas ces embranchements comme des tributaires de l'Intercolonial.

Il serait très désirable d'avoir une conférence avec le Sénat. La Chambre doit tenir à ce que cette question soit réglée et à ce que le Gouvernement prenne possession de ces embranchements. Je considère que la question de construction n'est pas aussi pressante, car les sessions sont généralement assez longues pour permettre au Parlement de voter toutes les lois nécessaires, s'il y a des lignes à construire. Je demande au Gouvernement de tenir une conférence avec le Sénat et de conclure un arrangement quelconque.

(La motion est adoptée à main levée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Administrations centrales—Ministère de la Justice—Pour porter à $10,000 les appointements du sous-ministre, $3,000 .

Sir WILFRID LAURIER: Cet item aura besoin d'explications.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) ne peut pas être présent ce soir et je me suis chargé de voir à l'adoption de ces crédits. Il s'agit de porter de $7,000 à $10,000 les appointements du sous-ministre de la Justice. Ce fonctionnaire est un avocat très éminent, et comme les avocats de renom se font aujourd'hui de très forts revenus avec leur profession, le Gouvernement a jugé qu'il n'était que raisonnable de porter à $10,000 par année, le traitement de ce fonctionnaire. Il y a une autre raison pour motiver cette augmentation. Le sous-ministre de la Justice occupe souvent pour le Gouvernement, devant la cour suprême et devant le comité judiciaire du Conseil privé. A venir jusqu'à ces dernières années, il recevait des honoraires d'avocats en plus de ses appointements, pour ses services devant les tribunaux. Mais depuis, les règlements ont été changés et il ne reçoit rien de plus que ses appointements. Bien que ses appointements ne fussent que de $7,000, il touchait des sommes assez considérables sous forme d'honoraires.

Sir WILFRID LAURIER: Qui a fait le changement?

M. HAZEN: Je crois que c'est la loi du service civil.

M. BORDEN: Je crois que le cas a été décidé par un des juges de la cour suprême. Dans les procès où le Gouvernement avait gain de cause, les frais étaient taxés contre l'autre partie et le sous-ministre de la Justice touchait ses honoraires. Mais il a été décidé que cet avocat, étant un fonctionnaire rétribué de la couronne, il n'avait pas droit aux honoraires. C'est du moins ce que je crois me rappeler.

M. HAZEN: Un fonctionnaire du département de la Justice m'informe qu'aux termes de la loi du service civil de 1908, un sous-ministre n'est pas autorisé à recevoir des honoraires pour les services qu'il rend, en plus de son traitement.

M. PROULX: Ne reçoit-il rien pour représenter des clients?

M. HAZEN: Je crois qu'il s'est produit quelques cas où il en a été ainsi. Je sais que dans la cause de Lovett contre le Roi qui était réellement un litige entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, où il s'agissait de savoir laquelle de ces deux provinces avait droit à la propriété d'une partie de la succession immobilière de feu M. Lovett, le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse retint les services de M. Newcombe, mais dans toutes les causes où il a accepté des honoraires, il avait pour ce faire, si je comprends bien, la permission et l'approbation du ministre de la Justice.

M. PROULX: J'ai observé dans les journaux qu'il a pris un bref pour la province de la Nouvelle-Ecosse dans un appel relevant du Code criminel en faveur de deux personnes qui avaient été condamnées à l'échafaud.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut avoir parfaitement raison en cela. Je crois qu'il s'est présenté certaines circonstances où la province de la Nouvelle-Ecosse a profité des services de M. Newcombe. Ce dernier fait partie du barreau de la Nouvelle-Ecosse et lorsqu'il a agi en la qualité dont je parle, il en a toujours obtenu l'approbation et l'entière permission du ministère de la Justice. Il n'a jamais négligé ses devoirs en qualité de sous-ministre lorsqu'il a représenté la province de la Nouvelle-Ecosse.

Sir WILFRID LAURIER: M. Newcombe est certainement un avocat de grandes aptitudes et un fonctionnaire très utile, mais je mets très sérieusement en doute l'opportunité de payer au sous-ministre des appointements plus élevés que ne le sont ceux du ministre lui-même. Celui-ci est un avocat capable et il ne retire que $7,000 par année. Je ne crois pas que cela soit de nature à faire mieux apprécier le Gouvernement que le sous-ministre reçoive un traitement plus élevé que ne l'est celui du ministre lui-même. Nous avons au cours de cette session décidé de payer $20,000 par année à M. Gutelius, gérant de l'Intercolonial, ce qui est un chiffre d'appointements très élevé. Cependant, si l'on tient compte des appointements que reçoivent aujourd'hui les gérants des compagnies de chemins de fer, on peut comprendre qu'il est nécessaire de payer ce montant. Quoi qu'il en soit, il s'agit véritablement ici d'un essai. Mais, lorsqu'on en arrive à un ministère, on doit se demander si les appointements de M. Newcombe sont trop élevés, ou si le traitement du ministre ne l'est pas assez, et il me semble que le ministre devrait recevoir un traitement plus élevé que ne l'est celui de son assistant. Cependant, je crois qu'on a abusé beaucoup de la pratique, au ministère de la Justice. Je ne puis pas me montrer trop sévère à l'égard de mes honorables amis de la droite, parce que le même état de chose s'est produit sous l'ancienne administration, et alors que M. Newcombe avait la permission de recevoir des honoraires et de comparaître, en qualité d'aviseur, devant les tribunaux.

Sans révéler le moindre secret, je puis dire que j'ai toujours condamné cette coutume qu'on devrait, à mon avis, faire disparaître. Je suis très heureux d'ap-

prendre qu'on a agi en cette façon et cela, définitivement. L'honorable ministre de la Marine n'a-t-il pas dit que l'on ne permettra plus au sous-ministre de la Justice de recevoir d'honoraires?

M. HAZEN: Je ne puis parler au nom du ministre de la Justice, et je n'ai pas eu l'intention de nourrir cette idée, parce que j'ignore ce qui en est.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai compris qu'on accorde à M. Newcombe cette augmentation de traitement, d'après l'entente qu'on ne lui permettra plus d'accepter d'honoraires, à l'avenir, non plus que de comparaître en qualité d'avocat consultant pour le Dominion.

M. HAZEN: Ce n'est pas là ce que j'ai voulu laisser entendre. J'ai dit qu'il fut un temps ou le Gouvernement payait M. Newcombe pour les services qu'il rendait devant les tribunaux, en qualité de procureur, et qui d'après le présent statut, il ne pouvait plus retirer d'honoraires, en outre de son traitement de $10,000. Le résultat de cette innovation fut d'abaisser de plusieurs milliers de dollars le traitement qu'il recevait auparavant. Je n'ai reçu du ministre de la Justice qui m'a demandé de me charger de l'adoption du budget de son ministère, aucune instruction qui donne l'idée que M. Newcombe n'obtiendra pas, dans aucune circonstance, à l'avenir, la permission de recevoir des honoraires de cette nature.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de dire que je ne crois pas que nous ayons raison de voter cette augmentation à M. Newcombe, si on doit lui permettre d'accepter des honoraires. Rien ne peut excuser cela. On ne devrait, dans aucune circonstance, lui permettre d'en agir ainsi et. à moins que l'honorable ministre ne soit prêt à dire que cette permission ne sera pas accordée, à l'avenir, je n'approuverai pas, quant à moi, cette augmentation de traitement.

M. PROULX: Combien le Gouvernement a-t-il payé, l'an dernier, au sous-ministre de la Justice? Je me souviens que nous avons voté un crédit supplémentaire pour ses services.

M. HAZEN: Je ne me rappelle pas le montant

M. MURPHY: Je me rappelle qu'à la dernière session on a informé le comité que le Gouvernement étudiait le mémoire de frais présenté par M. Newcombe contre le Gouvernement jusqu'à cette date. Dans ce cas, la règle dont l'honorable ministre a parlé, a dû être arrêtée, si elle le fut jamais. Mais, à en juger d'après sa réponse à l'honorable chef de la gauche, je crains fort que telle règle n'ait pas été décrétée

Jusqu'à présent, et l'impression qui m'en reste, c'est que ce fonctionnaire continuera à recevoir des honoraires malgré cette augmentation de son traitement. C'est, à mon estime, un état de choses tout à fait anormal que ce sous-ministre reçoive un traitement beaucoup plus élevé que ne l'est celui que retire son ministre.

Tel est l'un des aspects de la question. D'un autre côté, l'effet produit au sein des autres ministères est très détestable. Je disais l'autre jour—et je le répéterai aujourd'hui, que lorsqu'on tente de justifier cet avancement en alléguant que M. Newcombe quittera le ministère si son traitement n'est pas augmenté, on a recours à un argument qui n'a pas prévalu jusqu'à présent. Il y a des années, celui qui occupait alors la charge de sous-ministre des Chemins de fer recevait une rémunération excédant de beaucoup le chiffre de son traitement de sous-ministre. Il serait resté au service du ministère si on avait augmenté son traitement; comme on ne le fit pas, il s'en alla. Le raisonnement du ministre ne me paraît pas marqué au coin d'une saine logique.

M. HAZEN: Quand M. Butler était sous-ministre des Chemins de fer, il touchait $8,000 par année, si je ne me trompe, tandis que le traitement du ministre n'était que de $7,000. Si je me rappelle bien, nous avons voté l'an dernier une certaine somme destinée à rémunérer les services rendus par M. Newcombe à venir jusqu'à l'établissement du nouveau régime, en 1908.

M. GRAHAM: M. Butler exerçait à la fois la charge de sous-ministre et celle d'ingénieur en chef; il recevait $5,000 à titre de sous-ministre, et $3,000 en qualité d'ingénieur en chef. Quand il eut quitté le ministère, on nomma à sa place deux autres personnes qui, à elles deux, ne reçurent que le traitement qui lui était accordé. La somme que nous avons votée pour M. Newcombre l'an dernier était destinée au paiement d'honoraires qui lui étaient dus depuis un certain nombre d'années pour avoir représenté le Gouvernement fédéral en différentes contestations judiciaires. Cette dette était depuis longtemps admise, mais elle ne fut acquittée que l'année dernière.

M. PUGSLEY: Au moment de discuter l'augmentation du traitement du sous-ministre de la Justice, il conviendrait de tenir compte des autres recommandations du ministre de la Justice, recommandations propres à semer la démoralisation au sein du personnel administratif. On veut donner un traitement de $10,000 au sous-ministre, porter celui du sous-ministre adjoint à $5,000, c'est-à-dire au même chiffre que celui des sous-chefs des autres ministères; porter à $5,000 les appointements du

secrétaire et nommer deux autres légistes à $5,000 chacun.

Voilà donc un ministère dont le sous-chef recevrait $10,000 par année, tandis que quatre autres de ses fonctionnaires recevraient chacun $5,000 par année, c'est-à-dire autant que les sous-chefs des autres ministères. Ceci est contraire à la loi du service civil et propre, selon moi, à susciter de graves mécontentements dans les divers services administratifs; c'est commettre une injustice flagrante à l'égard des autres ministères.

Le sous-ministre des Travaux publics—si j'en parle, c'est parce que je sais combien lourde est la responsabilité qui pèse sur lui, combien ardue la tâche qui lui est assignée —ce fonctionnaire reçoit $5,000 comme les sous-chefs des autres ministères. A la Justice, on veut faire quelque chose de tout à fait exceptionnel; je crois que l'on a tort. Le chef de la comptabilité du ministère des Finances n'a pas $5,000 par année, et cependant c'est lui qui est chargé de veiller aux finances du pays tout entier. Qu'il y ait lieu de relever la traitement des sous-chefs de ministère, c'est ce que je ne conteste pas; le point mérite d'être étudié de près, mais à la condition qu'il se rattache à un projet bien mûri et s'étendant aux sous-chefs de tous les ministères. Il n'est pas bon de faire exception à l'égard des fonctionnaires d'un seul ministère pour le rémunérer mieux que ceux des autres.

Ce que j'ai pu observer du ministère de la Justice, au cours des dix-huit derniers mois, m'a convaincu par dessus tout qu'il importe au plus haut point de garder un fonctionnaire du talent et de l'expérience de M. Newcombe.

M. BORDEN : A l'époque où il était ministre de la Justice, celui qui occupe aujourd'hui la charge de juge en chef de la cour suprême, m'a plus d'une fois parlé de la perte irréparable que ferait le ministère si M. Newcombe, qui avait alors près de vingt années d'expérience, venait à en partir, se laissant séduire par les avantages que les grandes villes canadiennes offrent aux hommes d'un tel talent. Il est bien certain qu'à Toronto, à Montréal ou à Winnipeg, il pourrait aisément se créer un revenu de $20,000 ou $30,000. Son rare talent lui permettrait même de gagner davantage. Abstraction faite de son talent, le seul fait d'être au ministère depuis environ vingt-deux ans lui a fait acquérir une expérience dont le pays tire un avantage inappréciable.

Il se trouve donc que nous ne saurions nous assurer, à raison de $7,000 par année, les service d'un sous-ministre de la Justice possédant le talent et l'expérience voulus. Il ne convient guère, je l'admets volontiers, que le traitement du sous-ministre soit plus élevé que celui du chef responsable du ministère. Mais il ne s'agit en ce moment ni du ministre de la Justice ni d'aucun autre de ses collègues, dont le traitement est encore au même chiffre qu'il y a quarante ans. La Chambre sera peut-être un peu plus tard appelée à s'occuper d'eux. En attendant, nous sommes exposés à perdre un fonctionnaire d'un talent supérieur et d'une rare expérience; et je ne crains pas d'ajouter que s'il fallait remplacer M. Newcombe par un homme doué d'autant de talent que lui, quoique moins expérimenté, nous pourrions difficilement le faire en offrant un traitement de $10,000 ou même de $15,000.

Quant aux autres emplois dont parle le représentant de la ville de Saint-Jean, je crois qu'il faut avoir au département de la Justice un plus grand nombre que nous n'avons maintenant d'avocats tout à fait versés dans la connaissance des lois. Les affaires que le département de la Justice doit étudier deviennent constamment plus nombreuses, plus compliquées et plus importantes. Dans les affaires de la plus grave importance pour le pays, dans les affaires concernant nos relations internationales et l'intérêt du Canada, je sais qu'il a été plus difficile, dans des circonstances que la gauche a fait naître, d'intéresser continuellement le département de la Justice, comme nous l'aurions fait si le personnel avait été plus nombreux qu'à présent. Dans ces cas-là, il faut de temps à autre aller chercher des avocats hors du département. Je suis parfaitement convaincu qu'une grande partie du travail qui doit nécessairement être confié à des avocats dont les services sont retenus dans des circonstances particulières pourrait être accompli d'une manière plus complète, plus efficace, et peut-être plus satisfaisante, s'il y avait un plus grand nombre d'avocats au département de la Justice. Dans la situation actuelle du Canada, nous ne pouvons pas obtenir des hommes possédant les talents et l'entraînement nécessaires, des hommes versés dans la connaissance des lois, à moins de les rétribuer convenablement. Pour cette raison, je ne crois pas que ce que le ministre de la Justice propose dans le budget soumis à la Chambre soit répréhensible; au contraire, je suis d'avis que, dans l'intérêt du pays, il doit y avoir au département de la Justice un personnel plus nombreux que pendant les dernières années.

Sir WILFRID LAURIER: En ce qui me concerne, il me répugne certainement d'avoir à trouver à redire à un crédit semblable lorsqu'il s'agit de M. Newcombe. Je me plais à faire les plus grands éloges de ses talents. Néanmoins, je dois dire à mon très honorable ami, ce qu'il sait fort bien lui-même, qu'il n'y a pas d'homme indispensable, qu'on trouve toujours quelq'un pour remplacer un autre. A ma connais-

sance personnelle, nous avons eu comme sous-ministre de la Justice toute une suite d'hommes habiles. Lorsque M. Barnard a pris sa retraite, il y a plusieurs années, il a été remplacé par M. Lash, homme d'un grand talent, comme personne ne l'ignore, auquel a succédé M. Burbidge, autre homme très habile, puis M. Sedgewick—quatre hommes brillants. Il y aurait certainement lieu de regretter le départ de M. Newcombe, mais je ne doute pas que nous pourrions trouver quelqu'un pour le remplacer avec honneur. Quant à l'augmentation du personnel, je n'ai rien à dire contre les observations de mon très honorable ami.

Je suis convaincu que, lorsque nous avons remis nos portefeuilles, il y a deux ans, nous n'avons pas laissé un personnel aussi nombreux qu'il aurait dû l'être. M. Fraser était mort deux ou trois ans auparavant, ainsi que M. Power—deux hommes de grand talent, deux spécialistes. Pour un certain genre d'ouvrage, M. Power ne pouvait pas être surpassé, et comme rédacteur des lois, M. Fraser était également habile. Ainsi, je n'ai qu'à louer ce que mon très honorable ami a dit du projet d'augmenter le personnel.

Cependant, en jetant les yeux sur le budget, on n'y voit qu'une source de démoralisation pour tout le service. Si vous prenez ces mesures à l'égard du département de la Justice, vous devriez les rendre en vertu d'une règle qui s'appliquerait à tous les départements. Le département de la Justice est très important, mais il ne l'est pas plus que les autres. Les Chemins de fer, les Travaux publics, le Revenu de l'Intérieur, les Douanes, et les autres départements sont très importants et devraient avoir le meilleur personnel possible. En agissant ainsi envers le département de la Justice, vous vous exposez à une infinité d'ennuis—quoique cela ne me briserait pas le coeur. Bien pis encore, le public aura à en souffrir, car vous mettrez par là le département de la Justice hors de la portée de la loi du service civil. Si tous les fonctionnaires ne sont pas traités de la même manière, il y aura constamment du mécontentement dans les autres départements.

Mon honorable ami a dit qu'il faut renforcer le département de la Justice, mais je dois déclarer qu'il n'a pas mis beaucoup d'ardeur à accomplir cette tâche. Que faut-il penser de la nomination d'un solliciteur général? Mon honorable ami est au pouvoir depuis deux ans et il n'a pas encore cherché à étudier la question, ou s'il l'a étudiée, il n'a encore appelé personne à ce poste. Est-ce à dire qu'il ne trouve personne? N'y a-t-il pas un homme pour occuper l'emploi de solliciteur général? Je pourrais lui en indiquer un sans m'éloigner beaucoup de mon siège. Mon honorable ami n'a pas choisi un solliciteur général, mais il a pourvu à la nomination de deux autres avocats-conseils. Il a aussi une tendance à augmenter les traitements; nous avons le sous-ministre à $10,000, le sous-ministre adjoint et le secrétaire à $5,000, et deux autres avocats-conseils à $5,000 chacun; c'est là une très forte augmentation. L'inconvénient de ces nominations, c'est qu'elles sont contraires aux prescriptions de la loi du service civil et que, à mon humble avis, elles pourraient entraîner les conséquences très graves.

M. MURPHY: Quelles seront les attributions des deux fonctionnaires qui seront nommés à $5,000 chacun, contrairement aux dispositions de la loi du service civil?

M. HAZEN: Ils seront des avocats d'habileté reconnue qui donneront leurs conseils au département, et rendront les autres services qu'on requérera d'eux de temps à autre.

Sir WILFRID LAURIER: Ont-ils été choisis?

M. HAZEN: Non, le ministre de la Justice dit que d'après son expérience dans le département il croit pouvoir économiser de l'argent, et faire faire le travail bien mieux par un ou deux avocats de talent et bien instruits auxquels on paiera $5,000 par année. Il croit que ce sera un pas non seulement en vue d'un meilleur service mais aussi dans l'intérêt de l'économie.

Sir WILFRID LAURIER: Tout cela est en vue d'économie.

M. HAZEN: Oui, tout cela est en faveur de l'économie.

M. PROULX: Ces avocats pourront-ils être employés en dehors d'Ottawa?

M. HAZEN: Oui, ils devront en être capables, et nul doute qu'ils seront employés de cette façon jusqu'à un certain point.

M. GRAHAM: Le ministre se rappellera que lorsque j'ai discuté le renvoi de M. Caron, j'ai fait voir la nécessité d'avoir un avocat résident à Moncton pour représenter l'Intercolonial dans les poursuites contre ce chemin pour réclamations. Hier soir la Chambre a adopté un bill présenté par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) augmentant de deux cents à cinq cents dollars la limite des causes qui peuvent être portées devant les cours locales. Cela occasionnera encore plus d'ouvrage au représentant légal . Jusqu'à il y a quelques semaines, le bureau d'administration de l'Intercolonial pouvait être poursuivi par toute personne qui avait une réclamation contre le chemin jusqu'à une certaine somme. Ce bureau ayant cessé d'exister, les poursuites devront être pri-

ses contre le Gouvernement directement, à moins que cette loi ne soit modifiée, car elle ne substitue personne au bureau de l'Intercolonial. Cela compliquera les choses et rendra inutile, jusqu'à un certain point, la loi que nous avons adoptée hier soir pour amender la loi actuelle. Je proposerais à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et au ministre de la Justice de prendre des mesures immédiates pour remédier à cette défectuosité du bill—le Sénat pourrait apporter ce remède —en désignant une personne qui pourrait être poursuivie en place du Gouvernement pour ces petites réclamations. Je proposerais ensuite que le ministre de la Justice envoyât un de ces avocats qu'il doit nommer à $5,000 de traitement à Moncton, pour y être représentant légal de l'Intercolonial. Cet arrangement maintiendrait le travail sous la surveillance du département de la Justice et serait conforme aux principes de ceux qui disent que l'on ne doit pas mettre le Roi dans une position de servage dans des questions de ce genre. J'aurais même l'audace de dire que M. Caron est bien l'homme pour remplir cette position.

M. HAZEN: Je présume que l'honorable député de Pictou a songé à cela lorsqu'il a proposé son bill, parce qu'il devait savoir que le bureau d'administration de l'Intercolonial était aboli. Je n'ai pas lu son bill avec beaucoup de soin, mais si l'honorable député de Pictou est encore dans la Chambre, je m'entendrai avec lui ce soir afin de prendre les mesures nécessaires pour qu'un amendement soit apporté à son bill en ce sens par le Sénat.

M. CHISHOLM: L'honorable député de Pictou a appelé l'attention du ministre des Chemins de fer, hier soir, sur cette prétendue défectuosité du bill.

Augmentation du traitement de l'assistant sous-ministre et du secrétaire à $5,000, $1,700.

Sir WILFRID LAURIER: Qui est sous-ministre?

M. HAZEN: M. Gisborne est l'assistant du sous-ministre et en même temps secrétaire du département. Ce crédit couvre les deux emplois.

Traitement de deux juristes additionnels, $10,000.

M. MURPHY: Le ministre a dit que ce crédit était pour les deux messieurs qui seront choisis dans le barreau.

M. HAZEN: Oui.

M. MURPHY: Seront-ils de langue anglaise ou française?

M. HAZEN: Cette question n'a pas été discutée. Je suppose que le ministre de la Justice choisira les meilleurs avocats qu'il pourra trouver sans chercher s'ils parlent l'anglais ou le français. Il serait probablement désirable qu'ils parlassent les deux langues.

Administration de la justice.—Allocation additionnelle aux juges de la cour de circuit à Montréal, $1,500.

M. LEMIEUX: Le ministre voudra-t-il nous expliquer ce crédti?

M. HAZEN: Il y avait encombrement d'affaires à la cour de circuit à la ville de Montréal, et afin de faire disparaître cet encombrement on a appelé à Montréal trois juges des districts ruraux. Il avait été convenu qu'ils recevraient $15 par jour pour leurs services, et ce crédit servira à les payer.

M. LEMIEUX: Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer un juge additionnel pour la cour de circuit à Montréal?

M. HAZEN: Le ministre de la Justice n'est pas ici ce soir, et je regrette de dire que je ne puis donner ce renseignement. Il me faudra attendre son retour.

M. LEMIEUX: Je désire exprimer l'opinion du barreau et de la magistrature qu'il est nécessaire d'augmenter le nombre des juges. Le secrétaire d'Etat est membre du barreau et je suis certain qu'il est d'accord avec moi pour dire qu'il est nécessaire d'augmenter leur nombre, vu que, dans les conditions actuelles, il y aura toujours encombrement. On peut y remédier en appelant les juges de la campagne, mais ils font ce travail supplémentaire au détriment de leur travail dans leurs propres districts. Je crois que le ministre de la Justice est au courant de l'état de choses qui existe à Montréal. En même temps, je veux dire un mot en faveur des trois juges actuels: le juge en chef Lebeuf, M. le juge Purcell et M. le juge Dorion. Ils ne reçoivent qu'un traitement mesquin, et je crois que vu la somme de besogne qu'ils expédient, leur traitement est tout à fait insuffisant.

M. HAZEN: Très bien, très bien. Cela n'était considéré que comme un expédient provisoire. Je crois qu'il faudra faire quelque chose d'une nature plus permanente afin de faire expédier la besogne à Montréal.

Police fédérale—crédit supplémentaire, $18,472.50.

M. HAZEN: Ce montant est requis pour pourvoir à une augmentation de 25 par jour pour chaque membre de l'effectif, soit en tout 106. Ceci doit en outre pourvoir au paiement de 8 constables additionnels dont les services seront utilisés comme suit: 2 au musée royal Victoria; 3 à l'édifice Robinson, rue Queen; 1 à l'édifice Corry, rue Rideau; et 2 pour permettre à chaque constable d'avoir trois semaines de congé au lieu de deux semaines, comme auparavant.

Monument aux héros du Long Sault, $5,000.

M. PROULX: Où ce monument sera-t-il érigé?

M. HAZEN: Je présume que mon honorable ami, étant natif de la province de Québec, devrait connaître mieux que moi le grand événement historique qui doit être commémoré. L'idée est d'ériger un monument pour commémorer l'héroïsme d'hommes qui, il y a de longues années, sont allés à une mort certaine afin d'empêcher les Iroquois de détruire la colonie de Montréal, alors très peu peuplée. C'est un événement bien connu dans l'histoire du Canada, et je crois que cette proposition est approuvée par tout le peuple du Canada.

M. PROULX: Je ne crois pas que l'endroit où cet évènement a eu lieu soit bien établi. Beaucoup de gens croient que cela s'est passé dans mon collège électoral au Petit-Rideau, sur la rivière Outaouais.

Dépenses de l'appel au conseil privé au sujet des mariages, $20,106.44.

M. HAZEN: Ceci a pour but de pourvoir aux dépenses relatives à l'appel au sujet des mariages. Les honorables députés se rappelleront qu'il y a eu appel à la cour.

M. LEMIEUX: Il est très regrettable que le Gouvernement n'ait pas accepté le conseil donné gratuitement par sir Allen Aylesworth, ex-ministre de la Justice, et le conseil donné par le premier ministre d'alors. S'il l'eût fait, il n'y eu pas eu d'appel sur la question des mariages. L'opinion énoncée alors par sir Allen Aylesworth et sir Wilfrid Laurier a été maintenue par tous les tribunaux.

M. HAZEN: Cependant, il est bon que la question ait été tranchée par décision de la justice.

M. GRAHAM: Puis-je suggérer que cet item soit remis, vu que je constate que ni l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), ni l'honorable député de Peterborough (M. Burnham) ne sont à leur siège?

M. MURPHY: Le ministre voudra-t-il donner les noms de ceux à qui ce montant doit être payé?

M. HAZEN: Le ministère a payé les comptes suivants à même les crédits pour le contentieux de 1912-1913 à T. P. Owens, sténographe, $1,220.62; imprimeurs, $990.50; Russell et Cie, avocats du ministère à Londres, $1,195.62; M. Mignault, C.R., à-compte sur honoraires, $1,000; à M. Lafleur, C.R., à-compte sur honoraires, $1,000; part des frais du ministre de la Justice en Angleterre, $1,000; total $6,406.74. Voilà ce qui a été payé jusqu'à ce jour. Les comptes suivants ont été reçus, mais n'ont pas encore été payés: M. Mignault, C.R., $7,800.60, payé à compte $1,000, balance, $6,896.60; M. Wallace Nesbitt, C.R., $8,101.44, moins, compte de M. C. C. Robinson, présenté séparément au ministère, $420.70, balance $7,680.74; M. J. F. Hellmuth, C.R., $7,500; M. E. Lafleur, C.R., $7,500, payé à compte $1,000, balance $6,500; M. C. C. Robinson, $440.70. Total, $29,107.44. Le montant total des comptes payés et impayés est de $35,514.18. Le ministre de la Justice croit que, lors de la taxation, ce montant sera réduit de $9,000, ce qui laisse un montant net de $26,000.

M. LEMIEUX: Si cela était régulier, je proposerais de payer $10,000 à sir Allen Aylesworth.

M. GRAHAM: Le Gouvernement a-t-il l'intention de déposer un projet de loi à ce sujet?

M. HAZEN: Je crois que le premier ministre a dit que le Gouvernement n'a pas l'intention de proposer d'autre mesure législative durant cette session.

Dépenses relatives à la convention des réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, $22,500.

M. HAZEN: Il s'agit tout simplement de corriger une erreur en écriture qui s'est produite dans le budget principal. Dans le budget principal, au lieu du montant de $25,000 qui aurait dû être voté, on a mis $2,500, et ceci est pour parfaire le montant que l'on avait l'intention de faire voter.

Pour pourvoir au coût des délibérations devant la commission internationale, $10,000.

M. MURPHY: Qu'est-ce que cela?

M. HAZEN: Mon honorable ami sait qu'en 1910 un traité a été passé entre la Grande-Bretagne, le Japon, les Etats-Unis et la Russie, en vertu duquel la chasse hauturière du loup-marin a été abolie. En vertu de ce traité, il a été convenu que l'on paierait au Canada 15 p. 100 des prises des Etats-Unis aux îles Pribiloff, 15 p. 100 des prises aux îles du Japon et 10 p. 100 des prises aux îles appartenant à la Russie, et qu'un paiement anticipé de $200,000 serait fait au Canada à ce sujet. Ces $200,000 ont été payés, et des réclamations ont été produites de la part de ceux qui, par suite de ce traité et des règlements contenus dans le traité de Paris, ont été obligés de cesser de gagner leur vie au moyen de la chasse hauturière du loup-marin. On a résolu de nommer une commission pour s'enquérir de la validité de ces réclamations, et un décret de l'exécutif a été rendu nommant commissaire le juge Audette, juge adjoint de la cour d'échiquier. Le juge Audette donnera avis à tous les intéressés et tiendra sa première cour à Victoria, le 15 juillet. Il sera peut-être également nécessaire de tenir une cour dans la Nouvelle-Ecosse, vu que plusieurs réclamations ont été produites par des gens de Halifax, lesquels prétendent qu'ils se livraient à la chasse

au phoque et qu'ils ont droit à une compensation. Ce crédit est pour payer les dépenses de cette commission.

M. MURPHY Est-ce qu'un avocat sera nommé pour représenter le Gouvernement?

M. HAZEN: Cela n'a pas été définitivement décidé, mais je suis d'avis qu'il sera peut-être nécesaire d'en nommer un. En parlant de cette question avec le juge Audettte, j'ai constaté que telle était son opinion. Les divers réclamants, tels que la Victoria Sealing Company et autres compagnies, seront sans doute représentés par des avocats, et je crois qu'il sera de l'intérêt public—et telle est l'opinion du commissaire—qu'un avocat soit chargé de représenter le Gouvernement lorsque la preuve sera entendue et lorsque l'on s'enquerra des faits.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—dépenses casuelles, $1,000.

M. FOSTER (King) (N.-E.): Cet item est-il relatif au service de protection des pêcheries?

M. HAZEN: Cela s'applique en général aux dépenses casuelles du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. FOSTER: Alors je suppose que l'on pourra l'appliquer au service de protection des pêcheries comme à toute autre chose. Je veux faire quelques remarques au sujet de la protection des pêcheries, vu que cela affecte les droits du menu peuple du comté de King le long de la rivière Gaspareau. Depuis quelque temps on est généralement d'avis qu'une puissance hydro-électrique sera développée sur cette rivière. Je désire affirmer que je suis en faveur de ce développement, comme je le suis en faveur de toute autre entreprise dont le comté de King pourrait tirer profit. J'espère que cela activera les entreprises industrielles et donnera du travail aux gens, tout en fournissant à bon marché l'énergie électrique à tout le district. De plus on s'attend à ce que le développement de cette énergie entraîne de fortes dépenses et fournisse du travail à un grand nombre d'ouvriers. Je dois dire, en toute humilité, que j'ai contribué considérablement à faire disparaître quelques-uns des obstacles qui s'opposaient à ce développement. Mais il y a une chose sur laquelle je désire attirer votre attention. J'ai constaté avec regret que des capitalistes et des corporations font d'impitoyables efforts pour empiéter sur les droits du même peuple.

Dans la région de Gaspareau, la pêche a toujours formé une partie importante et nécessaire aux besoins des habitants de cette vallée. Depuis des siècles, un grand nombre de gens ont tiré un certain profit, et dans bien des cas une partie considérable de leurs moyens de subsistance du poisson qui fréquente ces parages. De fait, je ne crois pas que le peuple lui-même se rende bien compte jusqu'à quel point cette ressource lui a été profitable, et je doute fort que l'on puisse établir une compensation suffisante en échange de cet avantage. De grandes quantités de poissons remontent la rivière pour aller frayer dans les lacs Gaspareau, et durant la saison tous les habitants s'approvisionnent de poisson pour l'hiver ou en préparent de grandes quantités pour le marché.

On croit généralement que les plans de cette compagnie hydro-électrique comprennent le détournement de tout le débit de cette rivière. On dit qu'un barrage sera construit au lac et que toute l'eau de la rivière sera amenée par un canal à environ neuf milles de White-Rock, puis déchargée dans la vallée en aval—une chute verticale de plus de 300 pieds. Si l'on enlève ainsi toute l'eau de la rivière, il sera impossible au poisson de remonter la rivière jusqu'au lac pour se rendre à ces frayères; en d'autres termes, le poisson ne se propagera plus, et les pêcheurs seront ainsi privés d'un actif très important, représentant pour eux une valeur beaucoup plus grande que le ministère lui-même ne saurait l'imaginer. Les promoteurs de cette entreprise prétendront peut-être que, toutes les propriétés requises devant être achetées sont de gré à gré, soit par voie d'expropriation, tous les propriétaires seront indemnisés de tous les dommages qui pourraient en résulter. Mais je désire faire remarquer qu'il existe actuellement dans cette rivière un grand nombre de pêches libres où l'on met des gaspereaux et où l'on prend du saumon. Ce sont donc ces gens dont les ressources sont limitées et qui ont eu pour habitude de profiter de ces pêches, qui subiront une perte sérieuse et injustifiable si les plans actuels des promoteurs sont mis à exécution. Ce sont les droits de ces gens que je veux particulièrement voir sauvegarder. J'attire en conséquence l'attention du ministre là-dessus et je lui demande d'appliquer les règlements en vigueur et, si cela est nécessaire, de promulguer de nouveaux règlements afin que les droits acquis et les privilèges des citoyens dont je parle ne soient pas impitoyablement lésés.

M. HAZEN: La question dont parle mon honorable ami du comté de King est d'une grande importance. Je présume que les travaux dont il parle se font sur la rivière Gaspareau pour le développement de l'énergie électrique, et en vertu d'une loi passée par la législature de la Nouvelle-Ecosse. Je ne veux exprimer aucune opinion quant à la validité de cette loi, mais je suppose que, jusqu'à preuve du contraire, nous devons croire que la législature a agi dans les limites de ces attributions en octroyant une pareille charte. Si je comprends bien mon

honorable ami, il se plaint de ce que le développement de cette énergie électrique va détourner les eaux de la rivière Gaspareau de telle façon qu'il ne restera plus assez d'eau pour le poisson qui remonte la rivière en grand nombre, et qui constitue un item considérable des moyens de subsistance de bon nombre de gens domiciliés le long de cette rivière. A la demande de l'honorable député, je vais m'en occuper au ministère, étudier la question avec soin et voir à ce que les fonctionnaires prennent toutes les mesures possibles pour protéger les pêcheries.

M. EMMERSON: Je crois qu'une pareille conduite de la part du ministre serait très digne d'éloges. Je me rappelle qu'autrefois les étudiants du collège Acadia avaient l'habitude de visiter chaque printemps les eaux de la Gaspareau et de se régaler de l'excellent poisson qu'on y prenait. En causant avec des habitants de Wolfville, j'ai appris qu'ils fondent de grandes espérances sur le résultat du développement de l'énergie électrique sur la Gaspareau. Ils sont très intéressés aux résultats de ce développement et très optimistes en ce qui concerne les avantages qu'ils en retireront. Je regretterais de voir les pêcheries mises en péril, mais je suis certain que les gens de cette partie du comté de King, n'aimeraient pas à voir retarder le développement de cette force motrice. Le ministre a devant lui une tâche très difficile lorsqu'il s'agit de concilier des intérêts qui sont apparemment opposés.

M. SINCLAIR: J'ai attendu durant la majeure partie de la session pour mentionner à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries une question relative à mon propre comté. Je veux parler des règlements relatifs à la pêche du saumon dans la rivière Sainte-Marie. La rivière Sainte-Marie est l'une des plus grandes rivières de la Nouvelle-Ecosse. Elle a cinquante milles de longueur et c'est une excellente rivière pour la pêche au saumon. La marée remonte jusqu'à dix milles; le saumon monte avec la marée et les gens qui habitent le long de cette partie de la rivière où la marée se fait sentir ont la permission de tendre des filets pour le saumon, tandis que ceux qui demeurent en amont des eaux de marée n'ont pas, d'après les règlements en vigueur, la permission de prendre du saumon au filet. Cela est considéré comme une injustice par les cultivateurs demeurant le long de la rivière et cela a un mauvais effet, car cela tend à les rendre tous braconniers. Ils ne peuvent comprendre pourquoi il ne leur est pas permis de prendre quelques saumons pour leur table. Il n'y a pas de bonne raison. Si on leur donnait deux jours par semaine, par exemple, pour pêcher dans ces eaux en amont de la marée, et si la loi était rigoureusement appliquée, je suis certain que cela vaudrait beaucoup mieux pour les pêcheries et pour tout le monde que le système actuel. La même situation existe dans une ou deux rivières du Nouveau-Brunswick, et l'on m'informe que l'on a atténué les règlements dans ces derniers cas. Je veux demander au ministre de s'occuper de cette question et de tâcher de rédiger un règlement qui permette à ces gens, domiciliés en amont des eaux de marée, de prendre du saumon dans la rivière Saint-Marie. L'attention du ministère de la Marine et des Pêcheries a été attirée sur cette question avant que mon honorable ami fut devenu chef de ce ministère, mais l'influence des fonctionnaires du ministère semble être opposée à cette proposition. Je suis certain que l'adoption de cette proposition produirait de bons résultats et qu'elle tendrait à préserver les pêcheries. Je demanderai au ministre de s'en occuper durant la vacance.

M. HAZEN: Je me conformerai certainement à la demande de l'honorable député de Guysborough. Je m'occuperai de la question et je me procurerai des rapports à ce sujet de la part des employés du ministère. Mais le règlement dont il parle s'applique à toutes les rivières. En vertu de certains règlements, il est permis aux gens de prendre du saumon dans les eaux de marée, tandis que cela n'est pas permis en amont des eaux de marée. Dans les eaux de marée il est permis de prendre du saumon à la ligne et non au filet, comme le dit mon honorable ami.

Le saumon remonte les rivières pour aller frayer. En automne, il redescend les rivières et s'en va à la mer, et le printemps il remonte les rivières pour aller frayer. La théorie est qu'au moment où il entre dans les eaux en amont des eaux de marées, il entre dans des eaux favorables à l'éclosion du frai, et il n'est pas à désirer que le poisson soit pris en aussi grand nombre qu'on le prend au filet ou avec d'autres engins de pêche de ce genre. Mon honorable ami a raison de dire que certaines exceptions ont été faites au règlement dont il parle. Il y a quelques années, avant mon entrée au ministère, une exception a été faite en faveur de la rivière Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. De grandes quantités de saumons, qui augmentent d'année en année, je suis heureux de le dire, remontent cette rivière. La tête de la marée se trouve à un endroit situé en amont de Frédéricton, et à partir de cet endroit jusqu'aux Grandes Chutes, qui constituent la barrière empêchant le saumon de remonter plus haut, la pêche n'était pas permise. Il y a quelques années on a fait un changement et certaines parties des eaux de la rivière en

amont des marées, on a permis aux pêcheurs de se servir de filets durant chaque deux semaines.

M. SINCLAIR: Ce règlement a-t-il bien fonctionné?

M. HAZEN: Autant que je puis comprendre, il n'a pas satisfait tout le monde. Les fonctionnaires du ministère y étaient absolument opposés; cependant, cela a été fait. Les gens qui habitent le long des eaux de marées croient qu'ils n'ont pas assez de privilèges et qu'on devrait leur permettre de servir de leurs filets durant une plus longue période que le règlement ne le leur permet. Mais en ce qui concerne les règlements relatifs à la pêche, cela n'est pas inusité. La seule satisfaction qu'ils donne est celle qu'il procurent aux fonctionaires du ministère, lesquels constatent qu'après plusieurs années d'application du règlement la quantité de poisson a augmentée. Je verrai à ce que la question soit étudiée avec soin. Il n'y a pas une seule occasion où le ministère reçoit une pétition demandant de prolonger la saison de pêche sans que cette demande soit appuyée sur d'excellentes raisons. J'ai maintenant adopté pour programme de ne prolonger la saison dans aucun cas.

M. LEMIEUX: Excepté avant une élection.

M. HAZEN: Non, je ne le ferai pas alors. Il est très regrettable que les saisons de fermeture ne soient pas statutaires, au lieu d'être une affaire de règlements. Si elles étaient statutaires, un ministre ne pourrait pas faire un rapport au conseil et les faire changer à un jour d'avis. Il serait beaucoup mieux, dans l'intérêt des pêcheries et de l'application de la loi, que ces saisons fussent réglées par le statut.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. HAZEN: Je vais m'occuper de l'affaire mentionnée par mon honorable ami (M. Sinclair) et nous allons tâcher de l'examiner d'après ses mérites, nonobstant son assertion à l'effet que les fonctionnaires ont été hostiles par le passé.

M. SINCLAIR: A présent on permet aux gens demeurant le long des eaux de marées de pêcher six jours par semaine. Ne serait-il pas plus juste de les restreindre à trois jours par semaine et de permettre aux gens qui demeurent en amont des eaux de marée de faire un peu la pêche? Cela serait plus juste pour tout le monde et ce serait mieux pour les pêcheries.

M. HAZEN: Mon honorable ami voudra-t-il m'écrire une lettre exposant sa proposition? Je la soumettrai aux fonctionnaires.

M. CARVELL: Je puis affirmer à l'honorable ministre que les gens qui habitent le long du fleuve Saint-Jean sont satisfaits de ce règlement. Je mérite le blâme ou le crédit d'avoir été le père de ce règlement et je veux lui rester fidèle. Avant la mise en vigueur de ce règlement, les gens braconnaient constamment et prenaient tout le poisson qu'ils pouvaient prendre. Les fonctionnaires ne se souciaient pas beaucoup de les poursuivre. Après la mise en vigueur du règlement ils furent avertis qu'ils leur faudrait à l'avenir respecter la loi. Quelques-uns furent poursuivis et condamnés à l'amende qu'ils payèrent. A une ou deux exceptions près la loi est aujourd'hui respectée. Cependant, je donnerai, en confidence, le nom d'un garde-pêche du comté de Carleton, qui est un braconnier incorrigible et je lui dirai qu'un garde-pêche et ses frères sont à l'œuvre chaque nuit durant la saison sans compter ce qu'ils font chaque jour.

M. HAZEN: Je suppose qu'on l'a nommé d'après le principe qu'un vieux contrebandier est le meilleur homme qu'on puisse employer pour empêcher la contrebande.

M. CARVELL: A cette exception près, les employés s'efforcent de faire leur devoir, et aujourd'hui il y a plus de poisson dans le fleuve Saint-Jean et la rivière Tobique qu'il n'y en a jamais eu. Le règlement fonctionne à merveille et les gens sont satisfaits. S'il en est de même dans les autres rivières que dans le fleuve Saint-Jean, le règlement peut être très avantageusement appliqué. Pourquui les gens qui habitent le long de la rivière n'auraient-ils pas le droit de pêcher. Pourquoi en seraient-ils privés en vertu d'une loi surannée qui décrète qu'on peut pêcher dans les eaux de marée, mais non dans les eaux douces. J'espère que le ministre ne répétera pas l'expérience qu'il a tentée au cours de l'élection locale du Nouveau-Brunswick l'année dernière et qu'il ne permettra pas aux gens de pêcher durant un mois entier au lieu des quinzaines alternatives. Si on leur permet de pêcher durant un mois entier, dimanches et lundis sans jamais relever leurs filets, comme ils l'ont fait alors, il y aura certainement des difficultés. C'était d'ailleurs durant une élection, et je suppose que le Gouvernement avait besoin des votes quels que fussent les moyens dont il lui fallait se servir pour se les procurer.

M. LEMIEUX: Est-il vrai que le Gouvernement a l'intention d'établir une station de télégraphie sans fil au sommet du mont Royal à Montréal?

M. HAZEN: Une demande a été faite à la ville de Montréal pour avoir un emplacement et si cette demande est accordée on installera là une station de télégraphie sans fil. Cela se rapporte aux aides générales à la navigation que nous avons tout le long de la côte.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Le ministre voudra-t-il me donner quelques ren-

seignements relatifs à la homarderie de Georgetown, dans ma province? Cette homarderie a été construite il y a quatre ou cinq ans et, dès ses débuts, elle a donné de bons résultats. Cette année, des changements se sont produits dans l'administration et les résultats sont maintenant loin d'être satisfaisants. John McDonald en était le gérant. Il a été renvoyé, et l'on me dit que les hommes qui distribuaient le frai ont été remplacés. Les frères Paquet, à Souris, constructeurs de bateaux, ont pendant plusieurs années fourni un bateau convenable, et ils recueillaient et distribuaient le frai à la satisfaction générale, mais on me dit que ce travail est maintenant fait par d'autres.

M. HAZEN : Des annonces sont publiées demandant des soumissions pour le travail consistant à recueillir le frai et l'entreprise est adjugée au plus bas soumissionnaire, lequel doit avoir un bateau répondant aux exigences énumérées dans l'annonce. Je ne puis dire qui a l'entreprise cette année. Le gérant de la homarderie est M. Murdock McLean. D'après le rapport que j'ai reçu des employés du ministère il est à l'effet que le travail avance d'une façon satisfaisante.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): A quelle date ce rapport a-t-il été fait?

M. HAZEN : Je m'en suis informé l'autre jour et l'on m'a dit que le travail se faisait d'une façon satisfaisante.

M. HUGHES : Mes renseignements sont à l'effet que le bateau est beaucoup trop grand et tire trop d'eau pour approcher suffisamment des fabriques de conserves pour y recueillir du frai. On m'informe que le 15 du mois dernier, bien que la saison eût commencé le 26 du mois précédent, il n'y avait pas une once de frai dans la homarderie

M. HAZEN : Je prendrai dans les Débats la déclaration de l'honorable député et je ferai une enquête, car ceci est contraire aux renseignements que j'ai reçus.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Je désire demander—relativement à une question dont j'ai parlé l'autre après-midi—si le capitaine Norman McIntosh, de la station de sauvetage de Souris, a été congédié, et dans ce cas, pour quelle raison.

M. HAZEN: Norman McIntosh a été congédié sur la recommandation du commandant Thompson, officier en charge de ces stations de sauvetage. Je ne désire pas inscrire dans les "Débats" les raisons de cette destitution. Je ne crois pas que cela soit à désirer au point de vue de M. McIntosh lui-même; mais je serai heureux de dire personnellement à mon honorable ami pour quelle raison on l'a destitué. C'est sur le rapport du commandant Thompson que la destitution a été faite et c'est pour promouvoir l'efficacité du service. Il n'y a pas eu d'accusation de partisannerie politique. Cette mesure a été prise sur la recommandation des fonctionnaires responsables du ministère.

M. HUGHES: En justice pour le capitaine McIntosh, je désire faire une déclaration. Au ministère, il semble y avoir eu un rapport contre son caractère ou sa conduite. Le capitaine McIntosh porte la médaille Carnegie pour le courage distingué dont il a fait preuve dans des circonstances très difficiles en sauvant la vie de naufragés. Cette médaille, avec une bourse d'argent, lui a été donnée après l'enquête la plus sévère. Cela me paraîtrait la chose la plus singulière du monde s'il y avait un rapport contre lui. Une goélette chargée de houille s'efforçait de se rendre au port tard dans l'après-midi d'une journée orageuse. Elle avait réussi à passer en deçà du brise-lames lorsqu'il se déclara une voie d'eau qui la fit couler bas. Il y avait deux hommes à bord et ils durent grimper dans la mâture. Les hommes sur la rive savaient ce qui était arrivé, car ils entendaient les cris des naufragés lorsque la tempête se calmait momentanément. Les hommes sur la rive ne savaient que faire; il semblait impossible de sauver la vie des naufragés. Le capitaine McIntosh survint et dit: S'il y a un autre homme pour aller avec moi, je vais tenter de sauver la vie de ces hommes. Marc Chevrier offrit aussi d'y aller. Leurs camarades disent que leur tentative les exposait à une mort presque certaine. Ces deux hommes prirent une petite yole et ramèrent à travers la tempête par une nuit noire. Les cris des naufragés les guidaient dans leur course. Tout homme un peu au courant de la vie sur mer sait ce qu'il a fallu de courage, d'héroïsme et de jugement de la part de ces sauveteurs. Il est étonnant qu'ils aient pu atteindre l'épave. Mais même après l'avoir atteinte, leurs efforts et leur péril ne faisaient que commencer. Il fallait que l'un deux maintînt le bateau ferme sur la mer houleuse pendant que l'autre prenait les deux hommes à moitié morts dans la mâture et les mettait à bord. Cependant, ils les amenèrent sur la terre ferme. Et le ministère lui-même reconnaissait l'exploit du capitaine McIntosh en lui faisant cadeau d'une montre et d'une jumelle ou quelque chose de ce genre.

Voilà, dans tous les cas, son dossier. Je fus des plus surpris d'apprendre la nouvelle de son renvoi. Je sais, comme question de fait, que l'équipage servant sous ses ordres le considérait comme un homme capable et compétent et qu'il n'a jamais eu de difficulté pour se trouver un bon équipage.

M. SINCLAIR: C'est tout à fait déplorable que le ministre ait introduit dans le service même du sauvetage, sur les côtes, le système "du partage des dépouilles". On a fait ressortir ces faits en Chambre, sous forme de réponse, que de dix-neuf équipages de sauvetage sur les rives des Provinces maritimes, les patrons de douze chaloupes furent démis et de ceux-ci sept le furent même sans enquête. Je suis convaincu que, avant le changement de gouvernement, l'on considérait le service de sauvetage comme étant tout à fait en dehors de la politique. Je sais que la seule station de sauvetage dans mon comté était, en 1896, sous le contrôle du même individu et jusqu'au changement en 1911, mais il a dû évidemment démontrer des tendances libérales et on l'a renvoyé, un remplaçant ayant été nommé. Assurément, il doit y avoir quelque partie du service naval que l'on pourrait éliminer de la politique, et l'on serait porté à croire que la question du sauvetage le serait surtout. Les hommes qui sont chargés des chaloupes de sauvetage devraient être les meilleurs rameurs du port et des hommes décidés à courir les plus grands risques. Les patrons de ces chaloupes étaient des braves. Fouillez tous les dossiers et vous trouverez que dans plus d'une circonstance quelques-uns de ces patrons de chaloupe, démis sans enquête, ont gagné des médailles et autres décorations à titre de preuve de bravoure établie par leurs efforts à sauver des vies humaines. Il appert alors que l'héroïsme ne vaut rien pour l'administration du jour et que même ce service de sauvetage doive succomber sous le système "du partage des dépouilles"?

M. HUGHES: Ou pourrai-je trouver le dossier dont le ministre a parlé.

M. HAZEN: Si l'honorable député voulait bien passer demain à mon bureau.

M. HUGHES: Le ministre sera affairé. Il doit savoir qu'il y a eu une foule de renvois dans mon comté quant à son ministère et je n'en ai pas parlé. J'avais des raisons pour mentionner ce cas-ci.

M. HAZEN: Si l'honorable député veut bien interwiever le sous-ministre, il aura le privilège de lire le rapport.

M. RICHARDS: Je désirerais avoir des renseignements au sujet du renvoi du capitaine John Champion, patron de chaloupe de sauvetage à Alberton, comté de Prince (I.P.-E.).

M. HAZEN: Je n'ai pas de notes sur l'officier, devant moi, j'aurai le renseignement demain matin.

M. RICHARDS: Je voudrais attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que le capitaine John Champion était un homme de grande expérience et avait sauvé bien des vaisseaux. Il a été renvoyé de sa charge sans enquête. Ce n'était pas un homme qui s'occupait activement de politique. Il avait été chargé de la chaloupe de sauvetage à cause de ses qualifications pour cette position. Après avoir été renvoyé il s'est chargé d'une chaloupe pour aller sauver l'équipage d'une goélette. Il a fait cela non pas à titre d'attaché à la station de sauvetage, mais avec un bateau à lui. Il paraît dur qu'un homme aussi bien qualifié pour sa position ait été renvoyé.

M. CARVELL: En mars dernier, j'ai inscrit une question au Feuilleton relativement à l'émission de nouveaux permis pour l'empaquetage du homard dans le Cap-Breton-sud. Je l'ai fait parce que certaines gens parlaient de créer un établissement d'empaquetage de homard en coopération; j'ai obtenu du ministre l'information que le ministère n'avait pas l'intention d'émettre de nouveaux permis avant que la commission des crustacés eût fait son rapport. Je trouve que dans lendroit même où l'on avait l'intention d'établir l'outilliage corporatif d'empaquetage du homard, un nouveau permis a été émis.

M. HAZEN: S'agit-il de M. Neville?

M. CARVELL: Je crois que oui. Je suis heureux que M. Neville ait obtenu son permis, vu que c'est un ami à moi et un excellent homme. Je crois que si nous avions eu l'information à ce moment-là, il y en aurait eu d'autres, surtout un certain nombre de pêcheurs qui seraient entrés dans l'entreprise et c'est un peu à moi qu'ils s'en plaignent, ils pensent que je me trouvais dans une position à pouvoir leur donner les renseignements voulus.

M. HAZEN: En accordant un permis à M. Neville, le ministère n'a pas été influencé du tout par des considérations politiques, parce qu'il est membre actif du parti auquel mon honorable ami appartient. Nous avons voulu traiter M. Neville avec autant de justice que possible, et quand nous avons fait la réponse à mon honorable ami, nous étions absolument sincères en la lui faisant. Il s'est découvert qu'avant cette date M. Neville avait été informé par l'inspecteur de district qu'un permis lui serait accordé, et d'autres fonctionnaires lui avaient dit la même chose, avec le résultat que M. Neville a encouru certaines dépenses relativement à l'obtention du matériel et à la construction d'une fabrique. Dans ces circonstances, quand la question m'a été soumise, j'ai pensé qu'il ne serait pas juste de refuser un permis à M. Neville.

M. CARVELL: L'explication de l'honorable ministre est tout à fait satisfaisante.

Pour pension de l'inspecteur J. B. Allan, de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, à raison de $450 par année du 1er janvier 1900 au 31 mars 1914, moins l'allocation de retraite pour ladite période à raison de $280 par année;

et après cela, la pension de $250 par année, à être continuée à payer au même taux, $2,702.50.

M. BORDEN: Je puis expliquer ce crédit par la lecture du mémoire qui suit:

L'inspecteur Allan a été rendu incapable de continuer son service dans la gendarmerie par suite d'une blessure de fusil dans l'épaule droite, reçue alors qu'il s'efforçait d'effectuer l'arrestation d'un prisonnier sauvage évadé de prison, Almighty Voice. Il a été mis à la retraite le premier janvier 1909, sous le régime de la loi des pensions de retraite, avec une allocation de $280 au lieu de recevoir une pension pour blessures qui aurait pu s'élever à $450 par année, et il est maintenant proposé de rectifier ceci et de lui accorder la pension plus forte depuis le premier avril dernier, avec les arrérages depuis le 1er janvier 1900, moins le montant qu'il a déjà reçu sous le régime de la loi des pensions de retraite.

Le contrôleur de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a fait relativement à cette affaire un rapport qui en partie est ainsi qu'il suit:

Le capitaine John Beresford Allan, de la milice active du Canada, a été nommé inspecteur de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest le premier d'août 1885 et a été mis à la retraite le 31 décembre 1899, avec une pension annuelle de $280 par année, étant devenu incapable de continuer son service à cause d'une blessure de fusil reçue alors qu'il s'efforçait d'effectuer l'arrestation d'un prisonnier sauvage évadé de prison, Almighty Voice.

Si l'inspecteur Allan avait reçu la blessure en service actif et été forcé de prendre sa pension de retraite, et aurait été traité sous le régime de l'article concernant les pensions de retraite pour les officiers de la milice du Canada et aurait reçu une pension viagère de $300 par année.

L'inspecteur de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest quand il est en service avec la milice active occupe en vertu de la loi le grade relatif de lieutenant, mais dans le cas actuel, vu que l'inspecteur Allan était capitaine dans la milice active quand il a été nommé à la gendarmerie, il y a près de quinze ans avant sa mise à la retraite, il semble qu'il n'est que juste que sa pension devrait être basée sur ce grade qui au second degré, savoir à celui d'un "officier rendu matériellement incapable" comme résultat de blessures reçues en service et s'élever à $450 par année.

Sir WILFRID LAURIER: On s'est occupé de ces cas durant le régime de l'ancienne administration, et je comprends que l'action prise a été basée sur les règlements qui avaient alors cours dans la troupe de la gendarmerie à cheval. S'il avait été possible de donner à M. Allan une pension plus forte que celle qui lui a été donnée, je suis sûr que nous aurions été heureux de le faire. Il a été traité en qualité de membre de la troupe de la gendarmerie, et il est maintenant traité comme membre de la milice, qu'il n'était pas. Je n'ai pas de doute que M. Allan est un officier de mérite et qu'il a droit de recevoir du pays ce qui lui est accordé, mais l'inconvénient est que nous avons des règlements, et que si nous faisons des exceptions à ces règles dans un cas particulier, nous invitons à la violation de ces règles à l'avenir. Je dois dire que bien que je sympathise profondément avec l'inspecteur Allan, je crois que le précédent est mauvais.

Pour payer les dépenses de M. Thos. Adams, du Local Government Board of Great Britain, au sujet de sa visite projetée au Canada dans les intérêts de la National Housing and Town Planning, $2,500.00.

M. BORDEN: La commission de conservation nous a demandé d'obtenir les services d'un monsieur dont je ne connais pas le nom et qui était dans le même service dans la Grande-Bretagne, pour qu'il vînt ici pour les fins énoncées dans ce crédit. La personne dont les services ont d'abord été requis n'a pas été capable de venir, mais M. Thomas Adams, qui a eu une grande expérience, doit venir au Canada pour les fins de donner des conférences de cette espèce au Canada.

Allocation à William J. Stewart, hydrographe en chef, pour services en vertu de l'arrêté ministériel du 19 octobre 1912 re les questions soumises à la Commission internationale conjointe, $1,000.

M. BORDEN: Quand nous sommes arrivés au pouvoir, j'ai trouvé qu'il n'y avait pas de disposition spéciale dans le service public pour s'occuper de questions très importantes qui surgissent constamment pour la considération de la commission internationale conjointe, quelques-unes d'un ministère et quelques-unes d'un autre. Elles étaient toutes plus ou moins d'un caractère de génie, quelques-unes avaient trait à plus d'un ministère et la difficulté s'est trouvée que, entre deux chaises, on pouvait être exposé à s'asseoir à terre. Il a été trouvé désirable d'avoir quelqu'un dont l'attention entière fût consacrée à ces questions. J'ai fait le tour des ministères et j'ai trouvé que M. Stewart, tant à cause de son expérience qu'à cause de son habileté comme ingénieur et de l'expérience qu'il avait eue en qualité de membre d'une commission qui avait eu à s'occuper de ces questions internationales, était celui qui convenait le mieux pour cette fin. Je l'ai détaché par un arrêté en conseil des relevés hydraugraphiques, et depuis ce temps il a donné son attention entière à ce travail, avec de bien bons résultats pour le pays. Dans les circonstances, je crois qu'il n'est que juste que M. Stewart reçoive la rétribution qui est proposée.

M. CARVELL: Est-ce la même personne qui a été nommée à une commission chargée de s'enquérir des niveaux du Saint-Laurent?

M. BORDEN: Il a eu de l'expérience dans une commission de ce caractère.

M. HAZEN: Il n'a pas reçu de rémunération supplémentaire pour ce service.

M. CARVELL: Il reviendra l'année prochaine occuper cette position.

M. HAZEN: Je ne crois pas.

M. CARVELL: Le ministre est-il prêt à dire qu'il ne viendrait pas.

M. HAZEN: Je ne voudrais pas faire de promesse téméraire.

M. BORDEN: Si mon honorable ami croit que cette allocation ne doit pas être accordée, il n'est pas au fait des circonstances. Je n'hésite pas à dire que M. Stewart a rendu au pays des services qui valent cent fois le montant que nous avons mis dans le budget à titre de compensation en sa faveur.

M. CARVELL: Tout cela peut être très vrai; néanmoins, je crois avoir le droit de donner mon opinion. Mais dans mon opinion, c'est presque un scandale que la manière avec laquelle on répand des $1,000, $2,000, $5,000 dans le gousset des fonctionnaires de l'Etat. Ainsi nous votons cet après-midi $10,000 à titre d'appointements à un sous-ministre ordinaire.

Où cela va-t-il nous conduire? Ce monsieur peut être tout ce que dit mon très honorable ami, un bon employé, je présume, et qui a rendu des bons services au Canada et qui reçoit sans aucun doute un bon salaire. Pourquoi il reçoit un supplément de $1,000, je n'en sais rien. Nous sommes presque tous les jours invités à augmenter le salaire de quelque employé d'une façon non prévue par la loi du service civil.

Surveillance des eaux du nord du Canada, $40,000.

M. OLIVER: Avant l'adoption de cet item, je désire demander au ministre quelques renseignements au sujet d'un entrefilet qui a paru dans l'"Ottawa Journal" d'il y a quelques jours disant qu'un navire acheté pour cette expédition n'était pas apte à ce service.

M. HAZEN: J'ai lu cet entrefilet et sous l'impression qu'il pourrait y être fait allusion devant la Chambre, je me suis immédiatement enquis de l'affaire. M. Desbarats m'a fait parvenir le mémoire que voici:

Je comprends que le capitaine Bartlett a informé M. Stefansson qu'il ne considérait pas le "Karluk" comme un vaisseau apte à hiverner dans les mers du nord. M. Stefansson lui a répondu que le "Karluk" ayant hiverné là plusieurs fois déjà et comme il appartient au genre de navires baleiniers dont un grand nombre passent chaque année l'hiver dans la mer Arctique, il ne voyait pas de raison qui l'empêcherait de faire au sujet de l'expédition Stefansson ce qu'il a fait avec les baleiniers.

Le navire est du genre de ceux que l'on construit ordinairement pour les mers arctiques et nombre de ces vaisseaux hivernent chaque année près de l'île Herschell et autres endroits de la mer Arctique.

Le vaisseau a été complètement examiné et réparé aux chantiers d'Esquimalt et est considéré par ceux qui l'ont inspecté être dans les meilleures conditions et égal à n'importe quel vaisseau de la flotte des baleiniers.

Le vaisseau a été construit avec l'entière approbation de M. Stefansson.

Inspection des bateaux à vapeur—nouveau crédit, $10,000.

M. HAZEN: Par suite de l'importance grandissante de l'inspection des bateaux à vapeur, il est devenu nécessaire de nommer un officier possédant des connaissances techniques et de l'expérience pour aider à l'accomplissement du surcroît d'ouvrage. Bien que cela paraisse être une augmentation, ce n'en pas une à vrai dire. C'est tout simplement un employé du service extérieur qui entre dans le service intérieur. Ce monsieur a agi comme surintendant de la construction navale pour le compte du ministère. Il touchait des appointements sur le pied de $4,000 par année. Par l'arrangement qui l'a décidé à venir d'Angleterre il devrait toucher $7,500 par année, avec en plus ses dépenses de venir d'Angleterre il devrait toucher $2,500, de sorte que le payant $4,000, nous ne payons pas autant qu'autrefois. Les autres $6,000 sont pour les frais de route du nouveau président et de cet autre monsieur, ainsi que pour les dépenses incidentes.

Pêcheries—pour pourvoir aux frais d'enquête dans la réclamation pour compensation d'après le traité concernant la pêche pélagique des phoques, $10,000.

M. MURPHY: Il me semble que l'explication donnée par le ministre concernant un autre item devrait s'appliquer à celui-ci.

M. HAZEN: Quand j'ai donné mon explication, j'avais dans l'idée qu'elle s'appliquerait à cet item. Il doit y avoir eu erreur.

M. MURPHY: L'autre item devait se rapporter au coût des procédures devant la commission conjointe internationale.

M. HAZEN: Cela ne fait pas partie de mon ministère.

M. BORDEN: Cet item est destiné à payer les frais en rapport avec la commission qui s'occupe des eaux limitrophes.

Pour pourvoir au coût de la construction de bateaux-patrouille destinés à la Colombie-Britannique, $75,000.

M. GRAHAM: Combien achetez-vous de bateaux et seront-ils construits au Canada?

M. HAZEN: Ceci est à voter le nouveau. L'item a été voté l'année dernière, mais le montant n'en a pas été dépensé. Il avait été voté dans le but de pourvoir à un bateau-patrouille, mais après nouvelle étude, il a été décidé de construire un certain nombre de petits bateaux, destinés à différents points de la côte. Nous avons donné des contrats pour la construction de cinq nouveaux bateaux, à la suite d'une demande de soumission. Ils sont destinés à la Colombie-Anglaise.

M. GRAHAM: Seront-ils construits au Canada?

M. HAZEN: Les entrepreneurs sont de la Colombie-Anglaise.

Pour pourvoir au paiement au ministère des Travaux publics du coût du brise-glace "Sir Hector", qui a été perdu en allant au secours du garde-pêche "Lady of the Lake", $16,238.

M. GRAHAM: Il sagit, je suppose, d'un paiement à faire par un ministère à un autre?

M. HAZEN: Oui.

M. COCHRANE: Très bien.

Pour pourvoir au montant nécessaire pour aider à l'établissement, au maintien et à l'inspection des entrepôts frigorifiques pour la boitte, la conservation et le développement des pêcheries à eau profonde, et pour pourvoir à de plus grandes facilités de transport du poisson frais, $30,000.

M. CHISHOLM (Antigonish): Est-ce l'intention de subventionner les réfrigérateurs de la boitte?

M. HAZEN: Mon honorable ami sait qu'il y a une loi, en vertu de laquelle les glacières à boitte reçoivent de l'aide, et il existe un arrangement d'après lequel le ministère de l'Agriculture subventionne les établissements frigorifiques aménagés pour recevoir la boitte. Il y a un dispositif. Je ne puis donner exactement les détails—d'après lequel les glacières à boitte, si je me rappelle bien, si elles sont construites d'une certaine façon et d'une capacité déterminée reçoivent une proportion du coût de leur construction.

M. CHISHOLM: Je comprends qu'on a retiré les subventions des petites glacières à boitte et qu'elles ne reçoivent plus d'aide à présent.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut être dans le vrai; mais je ne puis lui répondre tout de suite.

M. OLIVER: Quelle proportion de ce crédit est destinée à la côte du Pacifique, s'il y en a, et pour quelle fin?

M. HAZEN: Pratiquement, rien de ce crédit n'est destiné à la côte du Pacifique. D'après un arrangement qui est intervenu avant mon arrivée au ministère, dans le but de développer le commerce du poisson frais dans l'Ouest, le Gouvernement a entrepris de payer une partie des frais de messagerie sur ce poisson frais. Cette politique a eu beaucoup de succès et a resulté en une augmentation dans le transbordement du poisson frais, surtout de la province de la Nouvelle-Ecosse et d'autres parties de la côte de l'Atlantique à Montréal, Toronto et autres villes. L'augmentation de ce commerce a été si considérable que nous n'avons plus à payer à titre de proportion dans les frais de messagerie et cet item est en grande partie destiné à cela.

Divers—Subvention destinée au fonds de construction de l'édifice de la Société royale de géographie d'Angleterre, $4,866.66.

M. MURPHY: A quoi cela est-il destiné?

M. BORDEN: C'est un octroi destiné à la construction d'un édifice par la Société royale de géographie d'Angleterre. L'Australie a accordé un octroi et la Nouvelle-Zélande aussi, je crois. Cette société fait un travail considérable dans le monde entier, un travail qui a été et est utile.

M. MURPHY: Est-ce qu'il y aura des exhibits dans la bâtisse?

M. BORDEN: Non, la maison est l'édifice de la société.

Pour pourvoir aux dépenses de la Commission de conservation, $8,000.

M. MURPHY: Que fera-t-on avec ce montant?

M. BORDEN: Je ne puis, je crains, donner de détails concernant le but exact auquel il est destiné. La commission nous dit qu'elle a besoin de ce nouveau montant. Elle est occupée à faire un travail d'enquête dans différentes parties du pays, travail qui est d'un caractère éducationnel, et je n'ai aucun doute que le montant est requis.

M. OLIVER: Pendant que nous en étions à l'étude des crédits du ministère de l'Agriculture, on nous a informé que bien que ce ministère s'occupe d'un travail d'expérimentation, la commission de conservation fait la même chose. Quand la commission a été formée, j'ai compris que ses attributions seraient éducatives et consultatives et qu'elle ne s'occuperait pas d'expérimentation. Elle empiète apparemment sur le travail d'expérimentation agricole, à l'instar du ministère de l'Agriculture. Il ne me semble pas désirable que le Gouvernement du Canada s'occupe d'un travail qui semble comprendre une autre branche du service.

M. BORDEN: Mon honorable ami va se rappeler qu'on a déjà soulevé des discussions à ce sujet et que j'ai donné à la Chambre des explications sous forme d'un mémoire de la commission et qui je crois étaient satisfaisantes. Mon honorable ami

de la Beauce (M. Béland), qui fait partie de cette commission a, lui, donné des explications très détaillées et je crois très satisfaisantes. Je ne crois pas qu'il y ait eu empiètement sur le ministère de l'Agriculture; dans tous les cas, s'il y a eu empiètement ou duplication, il faudrait certainement voir à enrayer cela. Nous allons prendre en considération les remarques faites par mon honorable ami.

Administrations centrales—Ministère des Chemins de fer et des Canaux—Pour traitement d'un estimateur, 1re division, subdivision "A", $3,000.

Sir WILFRID LAURIER: L'autre jour, lorsque nous avons adopté un item de $25,000,000 pour le Transcontinental, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) n'était pas dans la salle, mais j'ai demandé à mon honorable ami le directeur général des Postes (M. Pelletier) de rappeler à mon honorable ami que nous voulions avoir de plus amples informations relatives au terminus du Transcontinental à Québec, et mon honorable ami le directeur général des Postes m'a dit qu'il préviendrait le ministre que nous désirions d'autres informations à ce sujet.

M. COCHRANE: Je regrette de n'avoir pas reçu ce message.

Sir WILFRID LAURIER: Je vais alors dire au ministre des Chemins de fer ce que je veux savoir. D'abord les arrangements faits avec le Grand-Tronc-Pacifique il y a quelque quatre, cinq ou six ans, ont été annulés. Il était à peu près entendu entre les commissaires du Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique que la gare terminus serait construite au marché Champlain. Les commissaires achetèrent le marché Champlain, à la ville de Québec, pour l'emplacement de la gare. Ils en donnèrent $100,000, ce qui était un prix peu élevé. Mon honorable ami m'a dit l'autre jour que ce n'était pas l'intention de la commission actuelle de bâtir la gare du Transcontinental au marché Champlain, qu'on ne construirait là qu'une petite gare, mais qu'on pourvoirait à la construction au Palais d'une gare commune pour le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien et je ne sais trop s'il a mentionné un autre chemin de fer. C'est au Palais que s'élève actuellement la gare du Pacifique-Canadien et je ne sais pas si le Pacifique-Canadien a consenti à cet arrangement.

M. COCHRANE: Oui. Les dispositions sont prises pour permettre à tout autre chemin de fer qui voudrait arriver là.

Sir WILFRID LAURIER: Mais y a-t-il une convention de signée avec quelqu'un à ce sujet?

M. COCHRANE: La convention n'est pas encore signée, mais on s'est entendu sur les grandes lignes.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami admettra que cela n'est pas suffisant en ce moment. Cette convention aurait dû être signée. L'année dernière, aux derniers jours de la session, j'ai attiré l'attention de mon honorable ami sur cette question. Je lui ai rappelé que lorsque nous avons quitté le pouvoir, des soumissions avaient été reçues et acceptées pour une gare au marché Champlain. Tout cela a été annulé et mon honorable ami m'a dit qu'il allait à Québec pour arranger cela.

M. COCHRANE: Nous l'avons fait.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami ne l'a pas fait; il a simplement fait une tentative d'arrangement. Ces choses ont été décidées, mais cela ne suffit pas de décider une chose. Mon honorable ami m'a dit l'autre jour que la gare serait construite au Palais, où s'élève aujourd'hui la gare du Pacifique-Canadien. Afin de se rendre à cette gare du Grand-Tronc-Pacifique, en partant du Cap-Rouge, devra se diriger de nouveau vers la rivière Saint-Charles et se servir de la ligne du Nord-Canadien sur une certaine distance. Il lui faudra ensuite faire raccordement avec la ligne du Pacifique-Canadien et du marché Champlain où s'élèvera une petite station, il faudra au Grand-Tronc-Pacifique passer par le quai de la commission du port jusqu'à la gare du Pacifique. Il ne pourra faire ce parcours à moins d'une boucle d'environ 600 pieds de longueur, laquelle, me dit mon honorable ami, sera construite par les commissaires du port. Tout cela est simplement en perspective et il n'y a rien de fait. Il n'y a pas que je sache d'arrangement de fait avec la commission du port relativement à la construction de cette voie de jonction; il n'existe pas d'arrangement qui donne le droit de circulation sur la ligne du Nord-Canadien. Cela est-il exact?

M. COCHRANE: La convention n'est pas signée, mais on y a consenti et les grandes lignes de l'entente sont à se préparer le plus rapidement possible.

Sir WILFRID LAURIER: Pourquoi ne l'a-t-on pas signée?

M. COCHRANE: Parce qu'il y a à peine quelque semaines que l'arrangement est définitif.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'est qu'à l'état de projet, il existe dans l'esprit de mon honorable ami et d'autres personnes et il n'a pas été mis par écrit. Si l'en-

tente avait été complète il y a trois semaines, assurément, il y a assez de commis dans le bureau de la commission et au ministère des Chemins de fer et des Canaux pour que cet arrangement ait eu le temps d'être mis par écrit et signé. Je ne doute pas des intentions de mon honorable ami, c'est de son zèle que je doute. Je ne crois pas qu'il mette de zèle dans son désir de construire ce chemin de fer dans Québec. Je ne crois pas être injuste à son égard en disant cela. La ligne a été gâtée entre Cochrane et Québec.

M. COCHRANE: Non.

Sir WILFRID LAURIER: Oui; ces rampes d'impulsion gâtent la ligne, à mon avis. Le caractère de cette section de la ligne n'est pas le même que sur le reste de la voie.

M. COCHRANE: Il est semblable à l'ouest de Cochrane.

Sir WILFRID LAURIER: Je le regrette d'autant plus alors. La convention a-t-elle été signée avec le chemin de fer du Pacifique pour les droits de circulation?

M. COCHRANE: Non; mais ceci va tout être mis dans la même convention. Ce n'est pas une affaire facile que d'écrire à tant de corporations différentes pour conclure une convention. La ville de Québec n'a dit que la semaine dernière ce qu'elle allait faire.

Sir WILFRID LAURIER: Je sais que ce n'est pas une affaire facile que d'obtenir une convention de ce genre. Quand tout ce qui avait été réglé s'est trouvé dérangé, ce n'est pas une affaire si facile que de la régler de nouveau. Si mon honorable ami avait consommé le marché que nous avons fait, et avait placé la gare au marché Champlain, il n'y aurait pas de difficulté du tout, mais mon honorable ami a obtenu de la municipalité de Québec qu'elle changeât l'emplacement. Une convention a-t-elle été faite avec la commission du port pour qu'elle construise cette ligne de chemin de fer?

M. COCHRANE: Non.

Sir WILFRID LAURIER: Tant que cette convention n'aura pas été faite; tant que vous n'aurez pas commencé les travaux de la voie, quelle utilité y a-t-il que vous fassiez une convention avec le chemin de fer canadien du Pacifique pour vous servir de sa voie ferrée. Cette convention ne vaut pas le papier sur lequel elle a été écrite, à moins que vous n'ayez le chaînon nécessaire pour relier les deux lignes.

M. COCHRANE: Il ne sera pas du tout nécessaire d'avoir ce chaînon pour descendre au port, parce que le chemin de fer du Pacifique descend au port maintenant.

Sir WILFRID LAURIER: Mais le chemin de fer du Pacifique ne va pas à la gare du marché Champlain.

M. COCHRANE: Non.

Sir WILFRID LAURIER: Par conséquent, il y a un chaînon à construire, et mon honorable ami m'a dit qu'il devait être construit par la commission du port.

M. COCHRANE: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Cela est-il pardonnable?

M. COCHRANE: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Non, cela n'est pas pardonnable. Cette ligne doit être achevée l'an prochain, et cependant, rien n'a encore été fait pour établir des installations de tête de ligne à Québec. Pour cette grosse négligence, il n'y a pas d'excuse possible.

M. COCHRANE: Je regrette que le très honorable chef de l'opposition prenne la chose tant à cœur. Je puis dire avec insistance que la commission a travaillé à cette affaire avec zèle depuis un an. Ce n'est pas une chose facile que d'obtenr que plusieurs corporations concluent une convention. De fait, la convention de Winnipeg n'est pas encore conclue, bien que les négociations avaient été entreprises longtemps avant que nous vinssions au pouvoir. La question relative à la gare terminus de Québec est maintenant définitivement réglée; il ne reste que la question de rédiger la convention et de la faire signer, et je n'ai pas d'hésitation à dire que nous serons prêts à recevoir le Grand-Tronc-Pacifique quand il sera prêt à fonctionner.

Sir WILFRID LAURIER: Tout ce que nous pouvons faire, c'est de prendre la parole de mon honorable ami. Il n'est pas facile, ainsi qu'il le dit, d'obtenir que tant de compagnies concluent une convention et c'est à cause des circonstances dans lesquelles la difficulté a pris naissance que je m'émeus. Cette convention aurait dû être signée il y a longtemps. On me dit maintenant qu'une convention avait été faite avec le Nord-Canadien, mais n'avait pas été signée. Aucune convention n'a été faite avec la commission du port. Si cette ligne doit être construite par la commission du port, elle n'a pas d'argent pour le faire, et elle ne sera pas construite quand le chemin de fer sera fini.

M. COCHRANE: L'honorable député pense-t-il qu'il y a assez de place au marché Champlain pour manœuvrer le trafic qui, j'espère, ve venir sur ce chemin de fer transcontinental?

Sir WILFRID LAURIER: Le marché suffirait pour le trafic des voyageurs, mais j'admets qu'il ne serait pas suffisant pour

les marchandises, qu'il faudrait installer plus haut. Le trafic des voyageurs du chemin de fer du Pacifique déposés par les steamers de la compagnie, est satisfait dans des conditions analogues sur le quai de la compagnie.

Ministère des Chemins de fer—Pour traitement d'un estimateur, $3,000.

M. COCHRANE: Il est absolument nécessaire d'avoir un estimateur de terrains dans le ministère. La commission du chemin de fer transcontinental a un homme superbe qui a rendu d'excellents services, et nous nous proposons de le transférer directement à ses appointements actuels de $3,000.

M. MACDONALD: Les nouveaux tarifs du chemin de fer intercolonial ont-ils été préparés, et quelle proportion d'augmentation y a-t-elle généralement été faite quant au tarif de transport des marchandises?

M. COCHRANE: Il n'y a pas eu d'augmentation dans le tarif, et ce qui la justifie est la grande augmentation des salaires et du prix de la houille. La moyenne de l'augmentation ne peut pas être de plus de 5 p. 100, mais dans quelques cas, naturellement, elle est de plus. Le nouveau directeur général a des instructions que s'il y a une industrie quelconque qui est atteinte trop fortement, il devra s'arranger pour la laisser passer. Je ne pense pas qu'il y ait assez d'augmentation pour atteindre aucune industrie, mais, s'il y en a, il a l'autorité voulue pour arranger la chose.

M. MACDONALD: Il y a eu l'année dernière un excédent de près de $1,000,000 sur l'Intercolonial qui doit suffire pour pourvoir à l'augmentation des salaires des employés et au coût additionnel de la houille. Ce chemin étant un service public possédé et exploité par le Gouvernement pour le bénéfice du peuple, le ministre impose une charge injuste aux entreprises commerciales des Provinces maritimes au moyen de cette augmentation de taux. L'idée d'un service public, c'est qu'elle devrait être exploitée dans l'intérêt du public et non dans le but d'y faire de l'argent. En augmentant les taux de transport, le ministre continue une différence très onéreuse contre les intérêts commerciaux des Provinces maritimes. La Nouvelle-Ecosse est la grande province manufacturière de l'Est, et le ministre des Chemins de fer gère la seule ligne de transport qui puisse transporter les produits de cette province aux autres parties du pays. Le chemin de fer intercolonial a été construit pour servir de lien à la Confédération afin de mettre l'extrême est du pays en rapport avec le reste du Canada. Quand le fabricant de la Nouvelle-Ecosse fait des expéditions par le Grand-Tronc, il rencontre à Montréal cette autre difficulté, si ses effets sont à destination de l'ouest de la ville, que ses produits sont remis à une autre ligne de chemin de fer. Il y a, par conséquent, cette double entrave contre nos manufacturiers. Nous sommes de grands acheteurs des articles de commerce produits dans le Canada central, et la politique de tous les gouvernements a toujours été de reconnaître que dans le trafic destiné à l'Ouest il devrait y avoir une considération spéciale de donnée aux produits de la Nouvelle-Ecosse, afin qu'ils puissent trouver un marché dans le Canada central. Le ministre en imposant ces taux additionnels entrave les affaires de la Nouvelle-Ecosse. En présence des grosses subventions qui ont été accordées sans aucune condition à des entreprises du Canada central, le ministre ne nous traite pas équitablement s'il met cet empêchement additionnel à ce que nous puissions participer au progrès du pays. Je proteste au nom des maisons de commerce de ma province contre cette augmentation de taux.

M. CHISHOLM (Antigonish): De la part des agriculteurs et des petits expéditeurs par le chemin de fer intercolonial, j'enregistre ma protestation contre l'augmentation des tarifs sur le chemin de fer intercolonial. Elle signifie une augmentation d'environ 40 p. 100 pour le petit expéditeur et pour les agriculteurs, et elle va nous faire du tort dans cette partie du pays. Je représente un comté agricole, et nous expédions beaucoup de produits agricoles du Cap-Breton, et l'augmentation des tarifs va sérieusement entraver les agriculteurs et les expéditeurs de bestiaux et de produits de la ferme en général. Pour le trafic local, il y a, me dit-on, une augmentation des taux d'environ 40 p. 100. L'agriculteur qui prenait des marchandises du bourg chef-lieu d'Antigonish pour les emporter chez lui dans la campagne payait jadis un tarif de 25 cents, ce qu'il va être aujourd'hui obligé de payer 35 cents. Je proteste contre cela. Il n'en résultera pas une grande augmentation du revenu pour l'Intercolonial, et elle produit des préjudices sérieux aux agriculteurs et aux petits expéditeurs.

M. HUGHES (I.P.-E.): L'augmentation des tarifs de transport, à mon avis, va reduire le revenu du chemin dans notre province. De fait, pour un petit trafic de 10 milles il revient moins cher de transporter les effets peu lourds avec des chevaux qu'à les expédier par le chemin de fer, et j'en parle en connaissance de cause. Elle va réduire la valeur du chemin de fer pour le public, et je crois qu'elle va réduire le revenu également. Ce fait devrait être pris en considération.

M. TURGEON: Je proteste aussi contre l'augmentation des tarifs au nom des

marchands de bois du comté de Gloucester. Ce système fournit une grande partie du bois qui vient du Nouveau-Brunswick. Il y a plus de traverses de chemin de fer qui viennent de ce district que de tout le reste de la province du Nouveau-Brunswick. Ceci intéresse les petits industriels tout autant que les grands intérêts. Le cultivateur avec ses fils se met dans un campement le long du chemin de fer et en extrait des quantités de bois et de traverses. Ils transportent leur provisions pour les campements et pour les hommes, et ceci va signifier qu'ils vont avoir plus à payer en prix de transport. Ceci va certainement entraver beaucoup ces gens-là et je serais bien surpris si le prix des traverses le long de l'Intercolonial ne s'en sentait pas. J'espère que l'honorable ministre va prendre ceci en considération quand il s'occupera de la question.

M. COCHRANE: J'essaie d'administrer l'Intercolonial dans le sens des affaires. Je puis comprendre qu'il peut se trouver des cas où le relèvement des tarifs est mal vu. Je crois que l'honorable député de Pictou doit avoir compté sur les expéditions de cent livres ou moins. Cette augmentation a eu lieu. Il peut y avoir des cas où l'augmentation soit un peu forte. Relativement à ce que dit l'honorable député de Pictou, je suppose qu'il veut parler de l'industrie de l'acier. C'est assurément une industrie considérable; mais je crois que mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) va me corroborer en disant qu'il est discutable que nous ayons jamais fait un dollar à transporter ce matériel à Montréal aux taux qui existent. Je crois que nous devrions accorder les taux les plus bas auxquels nous puissions vivre. Mais avec l'augmentation des salaires, l'entretien du matériel d'exploitation, je suis convaincu que l'augmentation des taux est nécessaire. Plus que cela, la plus forte des deux industries dont il est question aurait l'avantage des taux de transport par eau et nous ne pouvons pas transporter ses effets pour le prix moyennant lequel elle peut les faire transporter par eau. Je n'ai pas le désir de faire de l'argent avec l'Intercolonial, mais ce que je désire c'est d'avoir des taux, si possible, qui puissent maintenir le matériel roulant et assurer un bon service. Je suis convaincu que les hommes d'affaires vont apprécier un bon service rapide, même si les taux ont dû être levés un peu pour le donner. Je vais m'efforcer de leur donner plus en avantage que ce qu'ils peuvent opposer en compensation pour l'augmentation des taux.

M. MACDONALD: Je vais indiquer une autre industrie qui va être entravée. C'est l'industrie de la houille. Ainsi que l'honorable ministre le sait, notre province est le seul endroit du Canada à l'est de l'Alberta où il y ait de la fourniture de houille. La navigation du Saint-Laurent étant fermée l'hiver et quelques-unes de nos mines étant situées de façon à ne pas pouvoir expédier par mer même l'été. . .

M. COCHRANE: Notre tarif sur la houille n'a pas encore été augmenté.

M. MACDONALD: Alors, peut-être, je puis dire au ministre un mot qui puisse l'induire à ne pas l'augmenter. Dans les conditions que j'ai mentionnées, la population du nord du Nouveau-Brunswick et de la province de Québec qui désire se procurer de la houille l'hiver est forcée de l'avoir par l'Intercolonial. Si le ministre met en vigueur un tarif plus élevé, ce tarif va empêcher les mineurs de houille de la Nouvelle-Ecosse d'envoyer leur houille par ce chemin de fer aux endroits situés aussi loin des mines que ceux que l'on atteint maintenant, et il va aussi faire du tort aux gens qui ont besoin de houille l'hiver. Indubitablement le ministre va dire qu'il sert le public en augmentant le tarif, vu que ce tarif va forcer le consommateur de houille de contribuer davantage au revenu du chemin. J'ai demandé au ministre de ne pas augmenter le tarif pour le transport de la houille de l'est à l'ouest, parce que cette augmentation signifierait que la houille américaine serait placée à Montréal, où, grâce au transport à bas prix sur l'Intercolonial, la houille de la Nouvelle-Ecosse se vend actuellement.

M. COCHRANE: Il n'en vient pas beaucoup maintenant par train de la Nouvelle-Ecosse à Montréal, l'hiver même. Je vais prendre en considération la recommandation de l'honorable député de Pictou.

M. EMMERSON: L'autre jour, j'ai attiré l'attention du ministre sur l'augmentation des taux locaux sur l'Intercolonial. Je suppose qu'il est familier avec les détails, et je serais heureux s'il voulait faire une déclaration sur le caractère de ces augmentations et sur le sens qu'elles ont.

M. COCHRANE: J'ai donné une explication, mais je suis tout disposé à en donner une autre. Ces augmentations proviennent de l'augmentation du coût de la houille, de l'entretien du matériel roulant et d'autres choses. Nous ne croyons pas que les tarifs pèsent lourdement sur un intérêt quelconque, ainsi que je l'ai déjà dit; mais il y a un préjudice, s'il y a gêne à l'exécution d'un commerce d'une façon légitime, nous y remédierons au moyen d'un tarif spécial ou autrement.

M. EMMERSON: L'explication n'est pas bien complète. Je ne fais pas de critique pour le simple plaisir de critiquer, mais je crois que cette augmentation est un grand désavantage pour la population de

l'est du Canada. Nous avons entendu récemment les discussions faites au sujet des différences établies pour les chemins de fer contre l'ouest du Canada pour les frais de transport, et les réponses données à cette Chambre démontrent que la question a été soumise à la considération de la commission des chemins de fer. En réponse aux plaintes qui avaient été faites à la commission des chemins de fer ont dit qu'il n'y a pas eu de préférence d'exercée contre ceux qui encouragent les chemins de fer dans l'Ouest, que les taux de transports dans l'Ouest ne sont pas trop élevés et que ceux des chemins de fer de l'est du Canada sont trop bas. Telle a été la contestation engagée entre les chemins de fer et ceux qui les encouragent dans l'Ouest. Mon honorable ami dans la manière dont il a agi à donné le prétexte de la réponse faite par les chemins de fer à ces plaintes. Il a dit aux gens de l'ouest du Canada: Vos tarifs sont très bien, les tarifs des chemins de fer de l'est du Canada sont trop bas. Il a démontré ce fait en augmentant les tarifs de transport sur le chemin de fer de l'Etat dans l'est du Canada. Les corporations particulières de chemins de fer ne tarderont pas à se prévaloir des avantages de cette disposition; elles ne tarderont pas à soutenir cet argument devant la commission des chemins de fer, et ce serait pour la commission des chemins de fer une justification complète et simple pour toute la résistance que les chemins de fer peuvent opposer aux gens de l'Ouest qui ont l'occasion de se servir des chemins de fer pour le transport des marchandises. Les gens de l'est du Canada qui ont l'occasion d'utiliser l'Intercolonial l'ont utilisé dans des conditions qui existent depuis la Confédération. Les taux de transport qui ont été changés sur ce chemin de fer ont été raisonnablement changés, certainement quelques-uns sont trop bas, et d'avoir fait l'augmentation qui a été faite est tout simplement traiter les gens injustement.

Tous nous admettons que la construction de l'Intercolonial a été une compensation des dépenses exécutées pour le creusement des canaux. On a dépensé environ $90,000,000 pour les canaux du Canada, et le chemin de fer Intercolonial a été construit dans l'intérêt des Provinces maritimes et de celles de Québec et d'Ontario. Une dépense compense l'autre; l'une a été un placement en canaux au profit du Canada et l'autre un placement dans le chemin de fer Intercolonial également au profit du Canada. Mon honorable ami a élevé comme on ne l'avait jamais fait jusqu'ici les tarifs de gare à gare; dans bien des cas, cette augmentation a atteint 40 p. 100. Par exemple, voyez le minimum du tarif de transport qui pèse lourdement sur les gens qui demeurent à proximité des grands centres. Le prix de transport minimum était de 25 cents par colis. Il est maintenant de 35 cents, soit une augmentation de plus de 40 p. 100.

M. COCHRANE : Seulement sur un poids de 100 livres au moins.

M. EMMERSON : C'est le prix minimum de transport, et l'on a reconnu que 25 cents étaient un tarif de transport raisonnable. Cette augmentation à 35 cents pèse lourdement sur le peuple en général. Je vous assure que cela tend à entraver les affaires dans les centres. Si quelqu'un qui demeurent à 15 milles de Saint-Jean va faire ses emplettes dans cette ville et envoie chez lui un colis pesant moins de 100 livres, il est obligé de payer 35 cents, tandis qu'autrefois il n'en payait que 25.

Dans bien d'autres cas, l'augmentation du tarif a été de 4 cents par 100 livres et cela nuit au trafic local sur l'Intercolonial entre Saint-Jean et Moncton et les points intermédiaires, ainsi qu'entre Saint-Jean et Halifax et aussi les points intermédiaires; il en est de même sur plusieurs autres sections de la ligne. Je pense que c'est là une augmentation injuste qui, non seulement va peser lourdement sur les petits acheteurs et sur le peuple en général, mais aussi entraver directement le commerce des villes et des villages situés sur le parcours de l'Intercolonial. Quelle raison peut-on en donner? Nous avons aujourd'hui étudié les crédits demandés pour renouveler le canal Welland, qui a déjà été reconstruit une fois et sur lequel on se propose maintenant de dépenser $50,000,000. Dans l'intérêt de qui avons-nous aboli les péages sur ces canaux? Ce n'est certainement pas au profit des gens des Provinces maritimes. Je déclare, sans crainte d'être contredit, que les marchandises qui passent par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent n'arrivent jamais dans les Provinces maritimes.

M. COCHRANE: On expédie des rails d'acier de Sydney à Port-Arthur.

M. EMMERSON : Il s'agit là de transport sur entier parcours, et cela ne forme qu'une très petite partie des marchandises qui passent par ces canaux. La plus grande partie est destinée à l'exportation. Les provinces maritimes ne participent nullement aux bénéfices qui résultent de l'accroisement du commerce comme conséquence de l'abolition des péages.

Je ne recrimine point contre l'abolition de ces péages, mais je proteste énergiquement contre l'augmentation du fardeau qui pèse sur les Provinces maritimes. Nous avons vu dans plus d'une occasion se manifester le sentiment public au sujet de l'Intercolonial. Mes honorables adversaires se sont opposés à un amendement du Sénat à un certain projet de loi, et s'en sont servi comme d'une excuse ou d'un prétexte pour

ne point procéder au développement de l'Intercolonial en acquérant et annexant à cette ligne les embranchements qui en alimentent le commerce. Il est vrai que le Sénat a modifié ce bill, et il est également vrai qu'il y a quelques années, lorsque le Sénat amenda un bill qui lui était soumis par l'ancien Gouvernement, ce bill fut traité de telle sorte qu'il devint impossible d'en mettre les dispositions à effet. On a rendu impossible l'annexion de ces lignes à l'Intercolonial. Cet amendement fournit une excuse à mon honorable ami qui est opposé à l'annexion de ces lignes d'embranchements, comme il l'a virtuellement déclaré dans cette Chambre.

M. COCHRANE: Je n'ai jamais dit cela.

M. EMMERSON: Je ne voudrais point dénaturer la conduite de mon honorable ami, mais il a parlé dédaigneusement de ces voies ferrées qui serviraient à alimenter le chemin de fer intercolonial. Il ne les considère point comme des tributaires.

M. COCHRANE: D'après votre propre projet de loi vous ne pourriez pas annexer une voie ferrée.

M. EMMERSON: Cette assertion de mon honorable ami n'est point absolument exacte. Je me rappelle que lorsque j'avais un mot à dire dans l'administration de l'Intercolonial, une ligne ferrée, celle du chemin de fer de l'Est du Canada fut annexée, et je n'ai point oublié la lutte que j'ai dû supporter devant ce Parlement contre l'opposition violente que j'y rencontrai de la part des adversaires des chemins de fer qui siégeaient alors de ce côté-ci de la Chambre. Il me fallut expliquer dans les détails les plus minutieux tout ce qui concernait cette ligne. Mon honorable ami dit qu'on ne pouvait mettre à effet les dispositions du projet de loi que j'avais présenté. Mais mon honorable ami sait bien que cette mesure législative dont il parle fut présentée à cette Chambre par mes amis politiques, il est vrai, mais je n'approuverai point le principe de ce bill pas plus que je n'approuve le principe de celui que présente mon honorable ami.

Il ne s'agissait point pour moi d'une affaire de partie, mais bien du profit qui en reviendrait à l'Intercolonial et qu'en retirerait les Provinces maritimes et, en fin de compte, tout l'est du Canada. Mon honorable ami a fait des changements dans l'administration. Je ne l'en blâme point; je lui ai dit que, selon moi, il était de l'intérêt de l'Intercolonial qu'il n'y eût qu'un seul administrateur et que la responsabilité retombe sur un seul homme au lieu de plusieurs. Ma critique était générale. J'approuve mon honorable ami d'avoir changé ce système et d'avoir nommé un directeur général responsable de l'exploitation et de l'administration du chemin de fer. Je pense maintenant ce que je pensais il y a quelques années, qu'il vaudrait mieux que le Gouvernement assumât la responsabilité de l'administration des chemins de fer, qu'il choisît quelqu'un parmi les nombreux jeunes gens intelligents actuellement à l'emploi du chemin de fer, et lui fournit l'occasion de montrer son savoir faire, au lieu d'aller chercher quelqu'un dans une autre compagnie de chemin de fer. Je déclare ici que l'instruction et l'information qu'un homme reçoit dans une compagnie de chemin de fer privée ne le rend point apte à remplir la position d'administrateur d'un chemin de fer du gouvernement: les conditions sont différentes, les sentiments le sont aussi, et il ne peut jamais se faire à ces nouvelles conditions.

Mon prédécesseur, le défunt honorable M. Blair, en a essayé et y a échoué. Il en a essayé à plusieurs reprises. D'autres en ont essayé aussi et chaque fois il en est résulté un échec complet. Dans l'administration de l'Intercolonial, de mon temps, la responsabilité fut confiée à M. Pottinger qui, il est vrai, était l'un des membres du bureau administratif. Je n'ai que du bien à dire de M. Pottinger, mais si j'avais été au ministère lors qu'expira la durée des fonctions de M. Pottinger, j'aurais choisi l'un des jeunes gens entraînés sur l'Intercolonial et lui aurait fourni l'occasion de montrer son savoir faire. Il y a quelques années, j'ai voyagé virtuellement sur tous les grands réseaux de chemin de fer des Etats-Unis. J'ai vu sur divers chemins de fer de l'Ouest des surintendants et des directeurs qui avaient fait leur apprentissage sur l'Intercolonial, et cela me fit en venir à la conclusion que, si l'Intercolonial pouvait être la pépinière de directeurs, directeurs généraux et administrateurs de chemins de fer étrangers, il pourrait être certainement un champ d'entraînement pour des jeunes gens capables d'administrer nos propres chemins de fer. On fait venir un homme de l'étranger et on lui confie l'Intercolonial. Il est vrai qu'il y arrive rempli de préjugés contre ce réseau; il y arrive avec l'idée que la presse et des gens de ce pays, en dehors des Provinces maritimes, ont répandue au loin, qu'il y a là incompétence et manque d'habileté; et quiconque est choisi dans une autre compagnie de chemin de fer pour administrer l'Intercolonial, y va avec l'idée qu'il n'y a dans le personnel personne en état de remplir cette place.

Il le laisse voir aux employés de l'Intercolonial et excite ainsi leur ressentiment et leur antagonisme, à tel point qu'il assure pour ainsi dire son propre échec. Je pense que mon honorable ami eut été beaucoup mieux inspiré s'il avait fourni à quelques-uns des nombreux jeunes gens, dont je pourrais moi-même citer les noms, une oc-

casion de montrer ce dont ils sont capables.

L'année dernière, l'excédant des recettes de l'Intercolonial s'est élevé à $1,000,000. Les prévisions de cette année sont que, si les conditions continuent à être ce qu'elles étaient l'année dernière, l'excédent sera beaucoup plus considérable. Assurément cela ne démontre point qu'il y avait urgence d'élever les taux de transport, et il ne devrait certainement point être nécessaire d'imposer une nouvelle charge aux Provinces maritimes et au public canadien, afin de pouvoir exploiter cette ligne sans perte. Si, avec les tarifs soit-disant peu élevés sur l'Intercolonial, les revenus et les bénéfices de cette ligne ont été constamment en augmentant d'année en année, j'ose dire qu'avec l'augmentation du mouvement commercial, sans augmenter son tarif, l'Intercolonial pourrait réaliser chaque année un surplus de plus en plus considérable. Conséquemment, à ce seul point de vue, rien ne justifie mon honorable ami d'avoir imposé ce nouveau fardeau aux clients de ce réseau dans les Provinces maritimes, tandis que dans Québec il n'y a point d'augmentation pour les transports sur entier parcours. A qui cela profite-t-il? L'Intercolonial en retire certains profits, mais les affaires d'Ontario en bénéficient aussi, et malgré cela, on établit une différence de tarif de transport au détriment du commerce des Provinces maritimes.

Au cours de l'année dernière, le nombre des accidents et la quantité du matériel d'exploitation détruit ont augmenté sur l'Intercolonial. J'en ignore la cause, et cependant, malgré ces pertes de matériel, mon honorable ami peut encore, grâce à l'accroissement du trafic sur ce réseau, en augmenter l'efficacité. Je pense qu'il était nécessaire de changer l'administration de l'Intercolonial. Je déclare que l'hiver dernier, et même au cours des douze derniers mois, pas un seul train de l'Intercolonial n'est arrivé à temps à sa destination. Cette ligne est devenue une risée et une honte sous ce rapport, et le public voyageur devient de moins en moins nombreux à cause du manque de régularité dans le service des trains.

J'ose dire que le chemin de fer canadien du Pacifique, rival de l'Intercolonial, a fait une abondante récolte comme résultat du manque de soin, pour ne pas dire plus, que l'on a apporté à la régularité du mouvement des trains sur l'Intercolonial. Tout membre de cette Chambre un tant soit peu au courant de l'administration du chemin de fer intercolonial, admettra le bien fondé de la déclaration que je fais maintenant. Peut-être que mon honorable ami se sent obligé d'augmenter le prix local du transport des marchandises afin de payer le traitement relativement élevé que l'on donne au gérant actuel de l'Intercolonial. Je ne critiquerai pas le chiffre de ce traitement. Je crois que si M. Gutelius est l'homme qu'il nous faut, il gagnera tout son salaire. J'ai toujours été convaincu que nous ne payions pas suffisamment les hommes occupant des positions responsables dans l'administration de l'Intercolonial. Je sais que l'on dira, ce que l'on dit déjà que, pour faire venir un homme des Etats-Unis, comme on en a fait venir M. Gutelius, et pour lui payer un fort traitement, il est nécessaire d'augmenter le prix du transport des marchandises sur l'Intercolonial et, cependant, les membres du bureau administratif sont retenus à un salaire très modeste, à un salaire tout à fait insuffisant comparativement aux services qu'ils rendent et aux responsabilités qu'ils sont obligés d'assumer.

Je crois que cette augmentation du prix de transport des marchandises est une indignité, je crois qu'elle est injuste, je crois qu'on n'y a pas suffisamment réfléchi. Si j'avais l'occasion d'examiner les divers projets et classifications, je crois que je pourrais démontrer à la Chambre que les augmentations ont été établies de manière à varier entre 25 et 50 p. 100. Elles sont injustifiables, étant données les conditions qui existent aujourd'hui relativement à cette voie ferrée, et lorsque nous établissons un contraste entre la manière dont nous traitons le chemin de fer intercolonial et celle dont nous traitons le réseau des canaux, il me semble que l'augmentation des prix mérite la condamnation la plus sévère de la part des membres de cette Chambre, et je crois qu'elle sera sévèrement condamnée par la population de l'est du Canada.

M. BOULAY (texte): Monsieur le président, j'approuve entièrement les vues de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), concernant l'importation des étrangers pour administrer l'Intercolonial. Mais je dois donner à chacun sa part de mérite; je dois dire, en justice, que lorsque nos adversaires étaient au pouvoir, ils ont commencé ce système, en important MM. McGovern, Handfield, Joggins, Lozo, Burpee, et finalement, le fameux Brady.

C'était une mauvaise coutume à introduire, car nous avions certainement, comme vient de le dire l'honorable député de Westmoreland, dans les provinces de l'Est, des hommes compétents, sans aller en chercher à l'étranger. Aujourd'hui, le même système, malheureusement, se continue, et les officiers supérieurs de l'Intercolonial sont complètement des étrangers. MM. Gutelius, Brady et Tiffin nous viennent du Pacifique-Canadien. Nous devons avoir dans la province de Québec et les Provinces maritimes des hommes capables de remplir ces positions.

Je ne discuterai pas le mérite de M. Gutelius, on dit que c'est un homme distingué, mais l'avenir le prouvera.

Je dois différer cependant avec l'honorable député de Westmoreland sur un point; je trouve son traitement un peu élevé. Jusqu'ici nous avions administré l'Intercolonial avec des hommes que nous payions de 4,000 et 6,000 piastres par année, et nous sautons, d'un bond, à vingt mille dollars par année; c'est un peu extraordinaire, et je crois qu'il aurait dû y avoir une étape entre ces deux chiffres.

Mais il y a une autre chose qui existe et que je tiens à faire remarquer à la Chambre, laquelle constitue une injustice criante envers la province de Québec. Depuis quarante ans, je crois que la Chambre l'admettra avec moi, on a fait une situation impossible à la province de Québec, dans la nomination des officiers supérieurs. C'est un injustice qui aurait dû être constatée et corrigée avant aujourd'hui. Ce reproche ne s'adresse pas seulement aux officiers supérieurs, mais à tous les officiers qui détiennent des positions tant soit peu lucratives. Nous n'avons pas, dans la province de Québec, à part le surintendant Macdonald, un seul homme qui retire un gros salaire. Les inspecteurs en chef de la maçonnerie, les surintendants des bâtisses, des locomotives et des chars, sont tous des gens du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Tant mieux pour ces gens-là, sans doute, mais je ne reconnais pas de qualités supérieures à ces messieurs qui habitent les Provinces maritimes.

Nous avons dans la province de Québec des hommes tout aussi capables de retirer de gros salaires et de faire honneur à leur position. Je ne vois pas pourquoi l'administration du réseau a toujours, depuis quarante ans, ignoré la province de Québec. Le surintendant des cantonniers a toujours été un homme du Nouveau-Brunswick, et cependant il y a 105 milles de la division de Sainte-Flavie à Campbelton qui se trouvent dans la province de Québec, et 11 milles seulement dans le Nouveau-Brunswick. Il en a toujours été ainsi depuis quarante ans.

Pourquoi nous traite-t-on comme des hommes inférieurs dans la province de Québec? Il est temps de nous rendre justice. J'en ai fait la remarque tout dernièrement au ministre des Chemins de fer; le contremaître des ouvriers de la section de Sainte-Flavie se retirait, et recommandait pour lui succéder un monsieur Macdonald du comté de Bonaventure. Il recommandait un homme qui, depuis vingt-cinq ans, était le chef conducteur des ouvriers sur les trains d'ouvrage depuis vingt-cinq ans, et qui, par conséquent, connaît mieux que qui que ce soit toute la ligne depuis Campbelton à Sainte-Flavie. Il est connu de tout le monde et parle bien les deux langues.

M. BOULAY.

Il n'y avait donc aucune raison de ne pas le nommer. Cependant, malgré la recommandation du contremaître, on a nommé un jeune homme de 30 ans qui nous vient encore du Nouveau-Brunswick. Pourquoi cela? Je m'oppose à de tels procédés. Je proteste contre un tel état de choses. Pourquoi ne pas choisir des citoyens de la province de Québec?

Ces officiers supérieurs ne parlent pas même le français, et cependant le moins de justice que l'on pourrait nous accorder serait d'exiger que si l'on prend ces hommes du Nouveau-Brunswick ou des autres Provinces maritimes, c'est qu'ils sachent au moins la langue française. Ces gens-là ont à régler, tous les jours, des questions où les parties sont de langue française, car, il ne faut pas l'oublier, l'Intercolonial traverse 500 milles de la province de Québes. Sous ce rapport-là, c'est un grand désavantage, c'est un inconvénient qui est préjudiciable, en même temps, à l'Intercolonial.

Monsieur le président, je tenais à faire ces quelques remarques, et je n'ai pas de doute que le ministre des Chemins de fer ne les a pas comprises, mais j'espère qu'il prendra le temps de les lire dans le hansard et qu'il verra qu'elles sont justifiées. S'il a l'intention de nous donner justice, il devra voir à faire des nominations conformes aux propositions que je viens de lui faire.

M. A. LACHANCE (texte): Monsieur le président, en ma qualité de représentant de la cité de Québec, je crois de devoir faire quelques observations, sur l'administration du département des Chemins de fer concernant les voies terminales du Transcontinental à Québec. Ceux qui sont familiers avec cette question savent qu'elle est de la plus haute importance pour la cité, le district et la province de Québec en général. A quoi se résument les explications et les déclarations de l'honorable ministre des Chemins de fer sur ce point: à la pose d'une voie double depuis Cap-Rouge jusqu'au site du marché Champlain en suivant le fleuve; voilà tout ce que le Gouvernement nous annonce d'une manière précise. Mais il ne paraît pas savoir encore exactement ce qu'il fera du marché Champlain; le ministre a dit qu'il avait l'intention d'y construire une petite gare, mais il ne peut nous dire quel en sera le coût, ou quand il en commencera la construction; il n'a pas encore de plans préparés; en un mot, il paraît ne pas savoir ce qu'il doit et ce qu'il devrait faire. Il me paraît pourtant que la voie était tracée à cet égard par le gouvernement libéral; ce gouvernement avait décrété, après consultation avec la commission de construction du Transcontinental, et après avoir reçu les opinions d'ingénieurs distingués et de tous les chemins de fer qui se

proposaient d'entrer dans Québec, de faire servir le site du marché Champlain à la construction d'une gare et surtout à l'établissement de communications directes pour le Transcontinental avec la navigation océanique et le trafic maritime en général.

En 1906, les citoyens de Québec formèrent un comité pour s'occuper de ces questions. Ce comité chargea trois ingénieurs: MM. Hoare, Doucet et Boswell, de faire les études nécessaires et de soumettre un plan et un rapport. Les deux premiers se déclarèrent en faveur d'une gare maritime au marché Champlain; M. Boswell, alors et encore aujourd'hui ingénieur de la commission du havre de Québec, se déclarait pour un tunnel et une gare au Palais. Le rapport de M. Doucet fut confirmé sur tous les points par celui de M. Hoare. Ce rapport est en date du 21 octobre 1906 et est adressé à M. R. Audette, président de ce comité. Voici comment se lit le rapport:

Québec, 21 octobre 1906.

Monsieur R. Audette,
Président du comité des terminals
de Québec.

Monsieur,—Conjointement à la résolution passée le 12 octobre 1906 par le comité des terminals de Québec, comportant instructions à MM. E. A. Hoare, Saint-George Boswell et moi-même "de préparer copie au bleu des plans avec états estimatifs relativement au terminus de Québec, lesquels plans et estimés devant être adressés aux membres du comité, après quoi le président convoque la prochaine assemblée du comité." J'ai l'honneur de faire rapport que les ingénieurs plus haut mentionnés et moi-même nous sommes réunis le 19 courant pour délibérer sur le choix d'un endroit convenable pour le terminus au point de vue le plus avantageux et le plus économique pour les chemins de fer et la navigation. Nous en sommes venus à une décision unanime quant à l'emplacement des quais à eau profonde et des grandes cours à marchandises depuis l'anse Lampson jusqu'à la pointe Pizeau, tel que démontré aux plans-croquis déjà soumis aux divers membres du comité, mais ensuite il est survenu une grande divergence d'opinion au sujet du prolongement des voies terminales jusqu'à la gare terminale, l'un des ingénieurs prétendant qu'une gare Union terminale devrait être établie rue Saint-Roch, accessible à partir des environs de l'anse Lampson au moyen d'un tunnel à voie double long d'environ 5,000 pieds, avec courbe de 6 degrés à l'extrémité sud (anse Lampson), et courbes de 10 degrés à l'extrémité nord (rue Saint-Roch), les deux autres étant décidément d'opinion que les voies terminales devraient être poussées le long du fleuve depuis l'anse Lampson jusqu'à l'endroit où est actuellement le marché Champlain, où serait construite une gare terminale, étant donné pour acquis que la ville, comme elle y est tenue, élargirait ses rues ou fournirait d'autres avenues pour assurer libre communication entre le bassin Louise et l'emplacement de la gare terminale, et que les chemins de fer intéressés établiraient les voies ferrées requises le long du bord de l'eau parallèlement à la rue Dalhousie pour la manœuvre de leurs trains entre leurs terminus actuels et la gare terminale en question.

Ne pouvant ainsi tomber d'accord sur une décision unanime, il nous était impossible de faire un rapport collectif; nous avons donc décidé entre nous de soumettre les rapports séparés au comité pour plus ample examen.

Comme il y avait accord unanime quant à l'emplacement des quais à eau profonde et des grandes cours à marchandises, tel que démontré au plan entre l'anse Lampson et la pointe à Pizeau, la seule chose qui restait à discuter était de savoir s'il valait mieux placer la gare terminale à l'endroit où est actuellement le marché Champlain, ou bien s'il était plus avantageux pour toutes les parties intéressées de fixer cette gare sur la rue Saint-Roch pour qu'elle servît de gare en commun pour tous les chemins de fer entrant dans la cité de Québec. Les quantités qui ont servi de base aux calculs du coût de construction sont établis d'après les chiffres fournis par M. E. A. Hoare, l'ingénieur en chef de la compagnie du pont de Québec laquelle avait fait faire des sondages pour vérifier les profondeurs d'eau le long de la rive du fleuve.

D'après moi, une gare Union rue Saint-Roch est désavantageuse, sinon impraticable, pour les raisons suivantes:

1. Le Pacifique-Canadien, le Québec et Lac Saint-Jean et le Quebec Railway Light and Power ont déjà leurs propres termini, et sans pouvoir parler officiellement quant au C. C. P., et au Q. R. L. & P., je sais que le Québec et Lac St-Jean est absolument opposé à tout changement dans ses arrangements actuels, ainsi qu'à toute participation active aux charges qui leur seraient imposées pour se servir d'une gare Union.

2. Il est impossible de bâtir une gare Union dans le voisinage de la rue St-Roch sans exproprier une portion considérable du terminus actuel du C.C.P., puisqu'il faudrait mettre ce terrain à la disposition de tous les chemins de fer ayant accès à la gare Union de la rive nord de la rivière Saint-Charles.

3. Tant de voies ferrées pénétrant en ville à travers la rivière St-Charles bloqueraient pratiquement l'accès des docks Louise, la direction des lignes étant à vrai dire à angle droit les unes des autres. Le Canadian Northern, le Québec et Lac St-Jean et le Québec R. L. & P. entrent tous en ville par Limoilou, de sorte que toutes voies ferrées de la rue St-Roch au Bassin Louise devraient forcément croiser les lignes mères de ces chemins de fer, ce qui détruirait virtuellement l'utilité de leurs gares terminales.

4. Un tunnel d'un mille au plus en longueur, avec courbes de 6 et 10 degrés aux issues, est tout à fait inacceptable, et je suis sûr que ce serait unanimement condamné par tous les gérants de chemin de fer. Outre le coût énorme d'un tunnel d'une largeur suffisante pour le barrage de deux voies, la dépense que cela occasionnerait n'ajouterait pas la valeur d'un dollar au front du fleuve de l'anse Lampson aux docks Louise.

5. Rien ne justifie la dépense d'une aussi forte somme, car un tunnel de ce genre ne servirait presque exclusivement qu'au transport des voyageurs: on sait bien en effet que le grand trafic venant du nord à destination des points au sud du St.-Laurent a son chemin tout tracé jusqu'au pont de Québec par une ligne partant de Limoilou et passant par

le Cap-Rouge, en autant que le C.N.R., le Q. & L. St.-J. et le Q. R. L. & P. sont concernés, tandis que le C. P. R. aurait son propre raccordement avec le pont de Québec à Bélair.

Le prolongement des docks de l'anse Lampson jusqu'à l'endroit du marché Champlain est, à mon avis, de beaucoup préférable à une gare Union, ceci fut-il même praticable, pour les raisons suivantes:

1. Ce sera de l'argent bien dépensé que tout ce qu'on paiera pour développer le front du fleuve, puisque ce sera autant d'ajouté à la valeur du havre, par l'agrandissement du terrain réclamé sur l'eau.

2. On peut trouver le long du fleuve l'espace suffisant pour établir une gare terminale convenable pour tous les nouveaux chemins de fer qui entreront à Québec une fois le pont construit, étant donné que le grand trafic de voyageurs et marchandises amené à Québec par les diverses lignes de steamers à destination de l'ouest, de même que celui venant de l'ouest et destiné à l'est, n'auront pas à se servir de cette gare terminale, attendu que leurs trains seront amenés le long des quais accostés par les steamers des diverses lignes de transatlantiques.

3. Le long de la rue Dalhousie et parallèlement à cette rue, il est facile d'établir les voies et chemins de communications pour l'accomodation des lignes ayant déjà leurs termini à Québec, afin de leur donner accès à la gare terminale. Ces passages additionnels pour chemins de fer et voitures peuvent se faire dans des conditions très modiques, dont le coût devait être partie à la charge de la ville, partie aux frais des chemins de fer utilisant ces voies.

4. Cet agrandissement ne nuirait en rien au service local de traversiers et bateaux à vapeur, car les quais actuels sont dans un état de dilapidation avancée, et pour les renouveler il faudrait agrandir et améliorer. Il n'y aurait pas d'ailleurs assez de trafic sur ces voies de rive pour entraver sérieusement le mouvement entre la ville et les débarcadères de traverse et de steamers.

J'annexe au présent rapport un estimé approximatif du coût de trois bassins à eau profonde avec voies ferrées poussées jusqu'à l'endroit du marché Champlain où serait construite la gare terminale, ainsi que du projet alternatif de gare Union, rue St-Roch. Les chiffres sont basés sur les estimés de M. E. A. Hoare.

Pour les diverses raisons plus haut mentionnées, je suis d'avis que ce serait une faute sérieuse que d'éloigner notre gare terminale du bord de l'eau, et que le moyen le plus avantageux et le plus économique, de même que le seul projet réellement praticable, c'est d'établir terminus et gare tel que démontré aux plans qui vous ont été soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. E. Doucet.

Voici maintenant les décisions prises par les compagnies intéressées, y compris celle du Pacifique-Canadien, après mûre délibération sur les rapports d'ingénieurs:

Le rapport de M. Hoare était absolument dans le même sens que celui de M. Doucet. A leur rapport étaient attachés les estimés comparatifs suivants:

Coût estimatif de trois docks eau profonde à l'anse Lampson avec gare terminale à l'endroit du marché Champlain:

M. LACHANCE.

1—Trois bassins à eau profonde à l'anse Lampson..	$ 3,489,000
2—Quais depuis les bassins jusqu'à l'extrémité ouest du quai Allan	1,485,240
3—Voies ferrées et équipement de garages entre les bassins et le quai Allan..	963,100
4—Quais depuis le quai Allan jusqu'au marché Champlain avec gares à passagers et marchandises et voies ferrées..	3,676,500
5—Prolongement du marché Champlain au quai Saint-André entre la rue Dalhousie et le fleuve.	611,800
	$10,225,640

Coût estimatif de trois docks à eau profonde à l'anse Lampson avec gare terminale rue Saint-Roch via tunnel:

1—Trois bassins à eau profonde à l'anse Lampson..	$ 3,489,000
2—Quais des bassins jusqu'à l'extrémité du bout du quai Allan..	1,499,000
3—Voies et équipement de garages du quai Allan aux bassins de l'anse Lampson....	963,100
4—Tunnel à voie double, local du terminus, voies ferrées, constructions, etc..	4,671,000
	$10,602,100

Le 20 novembre 1906, les compagnies intéressées auxquelles ces rapports avaient été envoyés, se réunissaient de nouveau à Québec et, après mûre délibération, adoptaient en comité les résolutions suivantes:

Terminus de chemin de fer.

Recommandé que le marché Champlain soit choisi pour le présent comme gare à voyageurs et à marchandises, tout en prévoyant pour date ultérieure la construction d'une gare à voyageurs sur la partie élevée de la ville.

Recommandé la formation d'une compagnie composée des différents chemins de fer utilisant les terminals pour prendre charge du pont et de ses approches ainsi que des installations terminales.

Que partie du coût soit assumée par le Gouvernement, et partie par les chemins de fer sur convention ultérieure, et qu'une loi soit passée à cette session du Parlement pour sanctionner cet arrangement.

Gaspard Lemoine,

Président.

Proposé par W. Dobell, secondé par Gaspard Lemoine, et résolu:

Que le rapport du sous-comité du terminus de chemin de fer, soit reçu et transmis aux commissions de chemins de fer et aux commissaires du Transcontinental.

Terminus maritime.

Décidé que, bien que 40 pieds d'eau soit une profondeur suffisante pour le service océanique, vu la perspective d'un accroissement considérable de trafic et les travaux actuellement en cours et en perspective, le sous-comité est d'opinion qu'une ligne tirée à 55 pieds de profondeur depuis l'anse Lampson jusqu'à l'extrémité nord du marché Champlain est désirable, et qu'il soit pourvu à l'accommodation du marché local et du cabotage entre ce dernier point et le quai de la pointe à Carcy.

Le comité est d'avis que l'élargissement visé par la ligne de 55 pieds est nécessaire pour pourvoir aux faciles communications

de chemins de fer et de voiturage entre le terminus du marché Champlain et les docks Louise.

Wm. M. Macpherson,
Président.

Proposé par W. M. Macpherson, secondé Thomas Harling, et résolu:

"Que le rapport du sous-comité du terminus maritime soit reçu et transmis aux commissaires du Transcontinental."

Proposée par W. M. Dobell, secondé par Thomas Harling, et résolu:

"Qu'instructions soient données aux ingénieurs de préparer plans et estimés sur la question de savoir si le marché Champlain ne devrait pas être utilisé exclusivement comme gare à passagers, les gares à marchandises devant être fixées, l'une à l'ouest du marché Champlain, l'autre du côté convenable de la rivière Saint-Charles, communication convenable étant pourvue entre le brise-lames et le quai de la pointe à Carcy; ainsi que des plans et estimés sur l'élargissement de la rue Dalhousie, avec série de Darses entre le marché Champlain et le quai de la pointe à Carcy pour la navigation fluviale, le tout devant être transmis aux commissaires du Transcontinental."

Voilà le dossier tel qu'il a été soumis et déposé dans les archives du Gouvernement à Ottawa. La catastrophe du pont en 1907 a retardé, mais non fait abandonner le projet. La vente du marché Champlain en 1910 prouve qu'il n'y avait eu rien de changé.

Ainsi, pour établir cette communication directe entre le terminus du Transcontinental et la navigation, le rapport suggérait les travaux suivants:

1° Trois bassins à eau profonde à l'anse Lampson; 2° quais depuis les bassins jusqu'à l'extrémité ouest du quai Allan; 3° voies ferrées et équipement de garage entre les bassins et les quais Allan; 4° quais depuis le quai Allan jusqu'au marché Champlain, avec gares à passagers et marchandises et voies ferrées; 5° prolongement du marché Champlain au quai Saint-André, entre la rue Dalhousie et le fleuve.

Le Gouvernement actuel, cependant, a abandonné ces projets, comme il abandonne pratiquement de se servir, pour le trafic général, de la ligne du Transcontinental en face du fleuve, depuis Cap-Rouge jusqu'au marché Champlain. En effet, voici ce que disait le ministre des Postes le 29 mai 1913, sur ce sujet:

L'entrée du Transcontinental dans Québec se fera d'une façon superbe. Le Transcontinental passera au-dessus du viaduc du Cap-Rouge, si je comprends bien, et il entrera dans Québec par la vallée de la rivière Saint-Charles, descendant par la voie de raccordement du Nord-Canadien. Nous aurons ensuite la gare centrale, au Palais, et, en attendant, l'honorable ministre des Chemins de fer et la commission du Transcontinental prolongent les lignes qui font face au fleuve entre Sillery et le marché Champlain. A partir du marché Champlain, il y a une élévation sur laquelle on est à construire un chemin de fer. Tout cela fait que le Trancontinental encerclera vraiment toute la ville de Québec.

Telles sont les conventions et l'on ne doit pas s'étonner de constater qu'elles reçoivent l'approbation des citoyens de Québec.

Du reste, le vague des déclarations du Gouvernement sur l'emploi du site du marché Champlain confirme cette conclusion. Que l'administration conservatrice abandonne l'idée de faire de la ligne le long du fleuve la voie principale. En second lieu, il ce propose de louer le droit de passage sur la ligne du Nord-Canadien et sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, pour amener le trafic du Transcontinental depuis le Cap-Rouge par la vallée de la rivière Saint-Charles jusqu'aux quais où accostent les steamers océaniques.

Donc, le Gouvernement renonce à l'avantage d'avoir sa voie propre pour se mettre à la merci des lignes du Nord-Canadien et du Pacifique. Il y a plus: c'est la commission du havre de Québec qui va construire la ligne requise depuis le site du marché Champlain jusqu'à la gare centrale qu'on se propose d'édifier au Palais, et de là jusqu'aux quais où abordent les steamers. J'ai confiance dans la commission du havre de Québec, qui est composée d'hommes dévoués, sans doute, aux intérêts de notre cité et de notre port; mais je ne vois pas de raisons pour que le Gouvernement ne construise pas lui-même cette ligne, qui est, après tout, la continuation des voies terminales.

D'après cette politique, le Gouvernement aura à faire des arrangements avec ces compagnies et cette commission et à payer des loyers pour la circulation du Transcontinental. N'aurait-il pas été plus avantageux de faire servir les milliers, les centaines de milliers de piastres qu'il va ainsi payer annuellement, à faire des travaux au site du marché Champlain et du fleuve, travaux qui auraient été la propriété du Gouvernement et dont il aurait eu le contrôle absolu, pour l'utilité et l'usage du Transcontinental; c'est là le principe qui avait été affirmé dans le rapport que j'ai lu il y a un instant, adopté par le Gouvernement libéral avec le concours des parties intéressées et sur l'opinion des plus hautes autorités.

Passant à un autre ordre d'idées, quelle justification le Gouvernement a-t-il donnée pour avoir arrêté tous les travaux depuis son arrivée au pouvoir, en septembre 1911? Aucune. A cette date on avait commencé les voies terminales, on était aussi sur le point de jeter les fondations des usines et de la gare, les excavations étaient faites. Il est bien entendu que je ne critique pas en ce moment les décisions auxquelles on en est arrivé, quant à l'endroit où doivent être érigées ces usines et cette gare; concurrentes, sinon rivales, c'est là une question décidée et j'accepte les conclusions auxquel-

les on en est arrivé. Et le résultat le ces délais de vingt mois de délibérations, de toutes les entrevues, les délégations, a été la politique que je viens d'exposer, c'est-à-dire la négligeance par le Gouvernement d'utiliser ses propres voies terminales pour se mettre à la discrétion des compagnies que j'ai mentionnées il y a un instant.

Je dirai franchement au Gouvernement la pensée d'un grand nombre au sujet de tous ces changements qui ne paraissent pas justifiés et que rien n'explique: c'est que le désir ultime du Gouvernement ou de ceux qui le poussent dans cette voie, est d'empêcher de fait et pratiquement Québec d'être le terminus du Transcontinental pendant la saison de navigation et que ce Gouvernement favoriserait le dessein du Grand Tronc d'utiliser son terminus de Portland pour celui du Transcontinental. Il faut admettre que ceux qui pensent ainsi sont grandement justifiés par les changements autorisés par l'administration actuelle sur les rampes du Transcontinental, depuis Cochrane jusqu'à Québec.

De la discussion qui a eu lieu sur ce sujet dans cette Chambre, et aussi de la correspondance échangée entre M. Leonard, le président de la commission du Transcontinental et M. Chamberlan, le président du Grand-Tronc, se dégage l'aveu implicite que tel changement dans ces rampes pourra avoir l'effet d'affecter considérablement la puissance de traction des convois. Et cela est évident au point que M. Leonard déclare que si tel fait se produit, il sera facile de revenir aux maximum et minimum des rampes tel qu'établis en premier lieu. Alors, puisqu'il y a incertitude sur le résultat de ces changements, pourquoi le Gouvernement ne s'en est-il pas tenu aux premières décisions des ingénieurs sur cette question, et d'après lesquelles le Transcontinental a été construit depuis Cochrane jusqu'à l'océan Pacifique, et depuis Québec jusqu'à Moncton? Pourquoi ces changements ont-ils été autorisés uniquement sur cette partie du chemin comprise entre Cochrane et Québec?

La seule justification qu'offre le Gouvernement, c'est qu'il économisera sur la construction; mais il ne doit pas espérer faire accepter cela aux hommes sérieux: compromettre de Québec à Cochrane l'efficacité du chemin de fer sous prétexte d'économiser quelques milliers de piastres dans une entreprise de 160 millions de piastres.

Le Gouvernement a mis $3,500,000 à la disposition de la commission du havre de Québec; cette somme a pour but de faire les travaux requis pour que ce havre et la cité soient en état de recevoir le trafic considérable que leur apportera le Transcontinental.

Mais à quoi serviront ces travaux si, par suite de ces modifications dans les rampes, on réduit au minimum ce trafic qui intéresse Québec et qui s'annonçait devoir révolutionner notre ville.

Voilà donc la situation actuelle. En résumé, rien n'est défini, ni décidé; le Gouvernement dit vouloir construire une petite gare sur le marché Champlain; une gare centrale au Palais, mais il ne sait pas encore quand commenceront les travaux, ce que seront ces gares et ce qu'elles coûteront. Aucun plan n'est fait. Il ne sait même pas si les sept ou huit compagnies de chemins de fer qui auraient intérêt à se servir de la gare centrale concourrent dans ses vues. Le Gouvernement prétend utiliser la ligne qui sera construite par la commission du havre, comme je l'ai dit plus haut, et aussi la ligne du Nord-Canadien, de même que la ligne du Pacifique, mais il n'a aucune entente conclue à cet égard avec ces compagnies; et s'il ne peut venir à aucun arrangement avec elles, dans quelle position se trouvera-t-il, et par suite, dans quelle situation mettra-t-il Québec comme terminus du Transcontinental?

L'honorable ministre des Postes a dit, l'autre jour, que les citoyens de Québec étaient enchantés de ces arrangements; il se peut que quelques-uns qui ont intérêt à parler ainsi lui aient fait une telle déclaration. Mais j'ai raison de croire que la majorité des citoyens ne sont pas satisfaits de cette politique du Gouvernement, que leur désir est d'assurer au Transcontinental, à Québec, la circulation sur sa voie à lui, et d'établir ses communications avec la navigation océanique et le trafic maritime au moyen de travaux qui seraient sa propriété et dont il aurait le contrôle absolu et indépendamment de toutes autres compagnies. Pour ce, le Gouvernement n'avait qu'à accepter, comme je l'ai dit, le principe mis en pratique par l'administration libérale et je crois que ce Gouvernement sera forcé d'y revenir tôt ou tard.

Chemins de fer et Canaux (imputable sur le capital)—Chemin de fer Intercolonial, nouvelle gare à Bathurst, $8,000.

M. TURGEON: L'entreprise est-elle adjugée pour la construction de cette nouvelle gare?

M. COCHRANE: Pas encore.

Déviation de la ligne entre Sydney-nord et Leitche's Creek, $10,000.

M. GRAHAM: De quelle ligne s'agit-il?

M. COCHRANE: Je ne crois pas qu'aucune décision ait encore été prise à ce sujet. La ligne de front coûtera $750,000, et l'autre à peu près la moitié de cela. Cela ne suffira pas pour terminer l'ouvrage, mais ce sera un commencement.

M. GRAHAM: Si je comprends bien, il y a deux lignes, l'une longeant la côte et l'autre plus en arrière. La question de

choisir entre ces deux lignes est laissée à la décision de mon honorable ami, je suppose?

M. COCHRANE: Oui, je me rendrai sur les lieux pour décider.

Halifax—outillage électrique pour charger les batteries servant à l'éclairage des wagons, $3,500.

M. BOIVIN: Est-ce l'intention du ministre d'installer la lumière électrique sur tous les wagons?

M. COCHRANE: Non, nous allons commencer par quelques wagons-lits et wagons-buffet.

Installation du block-system se rattachant au service, $140,000.

M. GRAHAM: Est-ce que cela suffira pour tout le réseau?

M. COCHRANE: Non, cela ne couvrira que 41 milles, entre Moncton et Saint-Jean.

M. GRAHAM: Vous allez d'abord l'installer sur la ligne servant à la fois au Pacifique et à l'Intercolonial?

M. COCHRANE: Oui, là où il y a plus de trains.

M. GRAHAM: Vous allez d'abord l'établir là où il y a un surplus de trafic?

M. CARVELL: Le Pacifique-Canadien veut étendre le block-system de McAdam-Junction à Saint-Jean, et le présent crédit ne sera que pour une continuation de cela.

M. MACDONALD: Où en est rendu le ministre à propos des droits d'entrée du Pacifique-Canadien à Halifax?

M. COCHRANE: J'espère bien que nous en arriverons à un arrangement avant la fermeture de la navigation.

M. BOULAY: Le ministre voudrait-il nous expliquer en quoi consiste ce block-system?

M. COCHRANE: Mon honorable ami connaît le fonctionnement des chemins de fer, et il sait probablement ce dont il s'agit ici. Les deux trains seront admis en même temps sur le même block.

Moncton—Elimination des passages à niveau et des rampes, $100,000.

M. GRAHAM: Combien y en a-t-il?

M. COCHRANE: Il s'agit ici de faire disparaître cette rampe de Moncton.

Moncton—Installation de toiture en liège, $26,000.

M. COCHRANE: Nous avons constaté que le toit en ciment était devenu en très mauvais état, par l'action de la chaleur en été suivie de condensation en hiver, et nous voulons maintenant essayer de cette toiture en liège.

Pugwash—Embranchement, $58,000.

M. MACDONALD: L'entreprise en sera-t-elle adjugée cet été?

M. COCHRANE: Oui, les travaux de terrassement et tout cela devront être faits à l'entreprise.

Saint-Jean—Embranchement à Courtenay-Bay, 135,000.

M. CARVELL: Cela sera-t-il à l'entreprise?

M. COCHRANE: Oui.

Agrandissements des installations sur le parcours du réseau——Crédit supplémentaire, $83,500.

M. COCHRANE: Voici les détails de cet item:

Station à Graham	$ 1,200
Plate-forme à chargement au Bic	320
Plaque tournante et couverture à Sayabec	10,500
Voies d'évitement à Saint-Jean-Chrysostôme	10,000
Approvisionnement d'eau à Dorchester	1,800
Pouvoir moteur aux ponts de Fredéricton et de Grand-Narrows	6,000
Chemin à Saint-Charles de Bellechasse	5,000
Fil télégraphique supplémentaire à Sainte-Rosalie-Junction à Moncton	21,500
Règlement de la réclamation McConnel pour dommages à sa terre de Boiestown	1,600
Règlement de la réclamation Ross pour dommages causés à la propriété par la construction d'un Y à Stellarton	500
Imprévu	25.000

M. MACDONALD: Le ministre a-t-il quelque renseignement sur la manière dont les trains circulent entre Truro et Port-Mulgrave et qui a pour effet de déranger les hommes qui sont actuellement à Stellarton?

M. COCHRANE: Il n'y a eu rien de fait.

M. MACDONALD: Y a-t-il quelque chose en vue?

M. COCHRANE: Je n'ai entendu parler de rien.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—embranchement Harmony à Elmira—à voter de nouveau, $1,500.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Le ministre peut-il me dire combien a coûté ce chemin de fer depuis qu'il a été enlevé des mains des entrepreneurs?

M. COCHRANE: J'ai fait préparer un état dont je puis envoyer copie à mon honorable ami.

M. HUGHES: Je comprends que le Gouvernement a fait une grande partie de l'ouvrage que les entrepreneurs étaient tenus de faire. Les entrepreneurs n'avaient pas terminé leur contrat quand le Gouvernement s'est emparé du chemin.

M. COCHRANE: Ils ont abandonné l'entreprise qui a été terminée à la journée, à leurs frais.

M. HUGHES: Cet ouvrage a coûté deux ou trois fois plus qu'il n'aurait dû coûter; l'administration en a été scandaleuse.

M. COCHRANE: Je vais vous adresser un état.

M. HUGHES : J'ai demandé plus que cela au ministre, je lui ai demandé de faire une enquête.

M. COCHRANE . Je vous dis que si je vous donne un état, ce sera le résultat d'une enquête.

M. HUGHES : Je crois que le ministre va être surpris.

M. COCHRANE : Je le serai peut-être.

M. HUGHES : Le ministre m'a dit l'autre jour qu'il visiterait l'île du Prince-Edouard cet été et inspecterait cette partie du chemin. Je serais heureux qu'il me donnât l'occasion de le rencontrer; je pourrais peut-être lui faire remarquer certaines choses. Je crois que le ministre est un honnête homme; j'ai confiance qu'il ne voudrait pas permettre qu'on vole le département.

M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami (M. Hughes) a besoin de quelque chose, puisqu'il veut que vous alliez dans l'Ile.

M. COCHRANE : Très bien.

M. HUGHES : J'ai demandé l'autre jour au ministre pourquoi le steamer qui fait escale à Charlottetown n'accostait pas au quai du chemin de fer.

M. COCHRANE: Je profiterai de ma visite pour examiner cela.

M. HUGHES : Mais c'est une petite affaire. Le ministre pourrait savoir cela par téléphone. Je crains d'être obligé de retirer les compliments que j'ai faits au ministre. C'est une affaire d'une grande importance pour les résidents des îles de la Madeleine que de déposer leurs marchandises au quai des chemins de fer, parce qu'aujourd'hui il faut charroyer le fret d'un quai privé et le peuple est obligé de payer pour cela.

M. COCHRANE: Depuis quand cela se pratique-t-il?

M. HUGHES: Depuis cette saison.

M. CARVELL: Mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard (M. Hughes) dit que le ministère a fait payer aux entrepreneurs chaque dollar qu'il peut lui faire payer. Ce n'est pas la faute du ministre. Il peut y avoir eu vol, et je ne connais rien de cela; mais on a fait payer à ces entrepreneurs des choses qu'on n'avait pas le droit de leur faire payer. Si jamais des entrepreneurs ont été acculés au mur et accoutumés aux coups de griffe, ce sont les entrepreneurs de l'embranchement d'Elmira. On a fait payer aux entrepreneurs des marchandises vendues par un marchand à un sous-entrepreneur, lesquelles marchandises n'ont jamais été rendues sur le lieu du travail, des choses dans le genre de vêtements, sous-vêtements, robes et chapeaux pour dames et autres choses de ce genre vendues à un homme qui se trouvait être sous-entrepreneur et le ministre les a fait payer par les entrepreneurs. Si jamais des hommes ont été traités durement par un ministre, ce sont bien les entrepreneurs de l'embranchement d'Elmira et mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard (M. Hughes) n'a pas besoin de croire que les entrepreneurs ont retiré quelque chose de ce contrat. S'il y a eu quelque chose de fait qui ne fut pas correct, ce sont les gens de l'île du Prince-Edouard eux-mêmes qui l'ont fait.

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. HUGHES: Non. Je n'accepte pas cette assertion. Je sais qu'il y a eu des choses louches, mais j'ai de bonnes raisons de croire que c'est à la connaissance des fonctionnaires du département.

M. COCHRANE: Je serais heureux que vous me donniez des renseignements à ce sujet.

M. HUGHES: Je sais que deux hommes ont fourni les mêmes matériaux et que cela entravait l'ouvrage. La peinture était fournie par Matthews et McLean, de Souris, et par Simon Crabb, de Charlottetown. Je ne blâme pas ces messieurs qui avaient reçu des commandes à cet effet, mais la personne responsable de cela devrait être appelée à rendre compte de cette peinture qui après avoir été un embarras a fini par disparaître. L'administration était absolument incompétente.

Wagon privé, $18,000

M. GRAHAM: Pour qui ce wagon privé?

M. COCHRANE: Pour tous.

M. GRAHAM: Aujourd'hui on appelle cela wagon "privé"; on disait autrefois wagon "officiel".

M. COCHRANE: C'est cela qu'il faudrait dire.

M. GRAHAM: Le ministre a son wagon privé et je présume que celui-ci est pour quelque autre ministre. Je sais un gouvernement qui a été un objet de critique parce qu'il avait des wagons privés quand il en avait moins que le présent Gouvernement n'est capable d'en posséder. Ce wagon-ci est-il destiné à quelq ie personne en particulier?

M. COCHRANE: Non.

M. GRAHAM: La wagon privé du ministre de la Marine sert-il à d'autres personnes qu'à lui-même—et ses amis naturellement?

M. REID (ministre des Douanes): Oui.

M. GRAHAM: Le wagon du ministre de la Marine est-il sous le contrôle du ministère des Chemins de fer?

M. COCHRANE: Je ne crois pas.

M. GRAHAM: Je crois qu'il devrait l'être. C'est un mauvais principe à établir. Chaque ministre voudra à l'avenir avoir son wagon privé et je prévois des difficultés.

M. COCHRANE: Nous allons appeler ce wagon "officiel" au lieu de "privé".

M. GRAHAM: Ce serait mieux, parce que le ministre de la Marine peut s'aviser de vouloir un wagon privé pour aller au club de Saint-Jerôme et de transporter les cigares de cette marque spéciale qu'il a la réputation de transporter à cet endroit. Je ne vois pas d'objection à ce que les ministres se servent de wagon en temps et lieu, parce que cela a pour effet de faciliter l'accomplissement de leur besogne; mais je préviens le ministre de faire attention aux wagons privés, parce que le ministre de la Marine en ayant obtenu un, le ministre des Chemins de fer peut recevoir instruction d'en acheter pour chacun des membres du Gouvernement. Ce wagon-là sera-t-il acheté au Canada?

M. COCHRANE: Non.

M. GRAHAM: Est-il déjà acheté?

M. COCHRANE: Oui.

M. GRAHAM: Etant donné le grand nombre de manufactures de wagons à voyager de première classe que nous avons au Canada, wagons dignes de servir à voyager à n'importe quel membre de ce Gouvernement pour ses voyages, il y a des manufacturiers qui croient que ces wagons devraient être achetés au Canada.

M. EMMERSON: Maintenant que les commissaires de l'Intercolonial sont destitués, ne pourriez-vous pas faire une économie en distribuant leurs wagons aux ministres?

M. COCHRANE: Je propose que le mot "privé" dans l'item soit remplacé par "officiel".

M. MACDONALD: Quand ce wagon-là a-t-il été acheté?

M. COCHRANE: Il y a un mois.

M. MACDONALD: Où?

M. COCHRANE: A Bangor, Maine.

M. MACDONALD: A-t-il été acheté pour l'usage spécial d'un fonctionnaire en particulier de l'Intercolonial?

M. COCHRANE: Non, c'est un wagon officiel.

M. GRAHAM: Est-il neuf?

M. COCHRANE: Il y a un peu plus d'un an qu'il est construit.

M. MACDONALD: Est-ce là le prix d'achat?

M. COCHRANE: Oui, $18,000.

M. GRAHAM: Mon honorable ami ne croit-il pas que c'est un mauvais principe que de faire un achat avant que le Parlement ait voté l'argent?

M. COCHRANE: C'est une excellente occasion qui s'est présentée.

M. GRAHAM: Le Gouvernement n'est pas censé faire d'achat tant que l'argent n'est pas voté. Autrement le Gouvernement pourrait acheter tout ce qui lui plairait et demander ensuite au Parlement de voter l'argent. Le vrai principe parlementaire, c'est de faire voter l'argent et d'acheter ensuite Dans le cas où la Chambre refuserait de voter l'argent pour ce wagon—je ne suppose pas qu'elle aurait cette cruauté étant donné le besoin pressant que nous avions de ce wagon—voyez dans quel embarras se trouverait le Gouvernement.

M. EMMERSON: Et que devient la loi qui exige des soumissions, excepté dans les cas d'urgence? On ne semble pas y avoir songé. Je présume que dans le cas présent, l'urgence n'était pas telle. . .

M. COCHRANE: C'était une excellente occasion.

M. GRAHAM: Non, c'était un grand besoin—un cas d'urgence.

M. MACDONALD: De qui ce wagon a-t-il été acheté?

M. COCHRANE: Du chemin de fer Bangor et Aroostook.

M. MACDONALD: Combien un wagon comme celui-là coûterait-il neuf?

M. COCHRANE: Je crois qu'on vous a dit qu'il avait coûté au delà de $27,000. On ne s'en était servi que durant un peu plus d'un an.

M. MACDONALD: L'abolition de la commission a fait mettre deux ou trois wagons. . .

M. COCHRANE: Deux seulement.

M. MACDONALD: Le ministre de la Marine et des Pêcheries a un wagon. De sorte que tout en n'ayant pas plus de ministres, nous avons quatre wagons officiels de plus qu'il y a dix-huit mois.

M. COCHRANE: Pas quatre.

M. MACDONALD: Vous en avez deux qui ne servent plus aux commissaires de l'Intercolonial?

M. COCHRANE: M. Burpee a encore le sien.

M. MACDONALD: Ceux de MM. Pottinger et Tiffin sont supprimés.

M. COCHRANE: M. Gutelius en prend un.

M. STANIELD: Celui de M. Pottinger n'est guère sûr. J'ai voyagé dans ce wagon pendant une heure et j'étais bien content d'en descendre.

M. MACDONALD: Assurément le whip en chef a droit, lui aussi, à un wagon spécial. Tout cela veut dire que nous avons pour l'usage du cabinet trois wagons de plus que nous n'en avions il y a dix-huit mois. Je ferai remarquer au ministre qu'il n'a pas le droit de faire adopter ce crédit. Il ne devait pas acheter ce wagon sans l'autorisation préalable du Parlement, et ce n'est que grâce à l'opposition si ce crédit est

voté à cette phase de la session. Pourquoi le ministre achète-t-il des wagons aux Etats-Unis? L'honorable député de Queen et Shelburne (M. McCurdy) a des intérêts dans une compagnie de wagons et cette compagnie est en position de manufacturer des wagons aussi bons que ceux de Bangor et Aroostook. S'il faut avoir des wagons privés, moi pour un je préferais voter l'argent pour permettre au ministre de payer un wagon neuf acheté au Canada plutôt que d'aller acheter un wagon de seconde main d'une compagnie américaine.

Quand nous serons au pouvoir, nous n'aurons pas besoin de wagons de seconde main. Que le ministre comprenne bien que l'occasion ne devra pas se répéter de demander à la Chambre de l'autoriser à acheter aux Etats-Unis des wagons de seconde main.

M. EMMERSON: Il a fallu, il n'y a pas longtemps accorder un nouveau wagon au Gouverneur général, lord Grey. Ce wagon a été construit à Amherst par Rhodes, Curry and Company. Il n'a certainement pas coûté $27,000. Il a, je crois, coûté $20,000.

M. COCHRANE: Meublé?

M. EMMERSON: Prêt au service, si je me rappelle bien, Il est possible qu'il ne fût pas équipé de lits et autres choses de ce genre qui ne coûteraient certainement pas $7,000. Et ce wagon a été acheté par soumission et contrat. Le char en question a-t-il été acheté directement de la compagnie "Bangor and Aroostook' ou y a-t-il eu un intermédiaire?

M. COCHRANE: Directement de la compagnie—le président en était chargé.

M. MACDONALD: Avant d'en finir avec ces item, je désire attirer l'attention du ministre sur une requête que je lui ai adressée il y a quelque temps concernant l'augmentation des trains entre Trenton et Pictou-Landing. La population a beaucoup augmenté le long de cette ligne de chemin de fer. Les trains y circulent comme trains d'intérêt local. Les ouvriers dans les diverses industries s'en servent, mais les trains ne circulent pas assez à bonne heure pour les transporter à l'ouvrage. Je serais reconnaissant au ministre s'il voulait s'occuper de cela.

M. COCHRANE: Je crois avoir déjà cela en note.

Loi des grandes routes du Canada.

Pour pourvoir au paiement, en vertu de la loi des grandes routes du Canada, des subventions suivantes aux diverses provinces du Canada, pour la construction ou l'amélioration de grandes routes, ou ces deux objets, ainsi qu'il est mentionné dans ladite loi, savoir: sur la base de $1,500,000:

Alberta	$ 78,282
Colombie-Anglaise	82,005
Manitoba	95,196
Nouveau-Brunswick	73,524
Nouvelle-Ecosse	102,870
Ontario	527,201
Ile du Prince-Edouard	19,584
Québec	418,449
Saskatchewan	102,889
	$1,500,000

M. CARVELL: Je ne veux pas parler longtemps, mais j'ai une proposition à faire au ministre des Chemins de fer au sujet de cet item. La discussion que nous avons eue a une période moins avancée de cette séance que la loi des grandes routes du Canada n'aura pas force de loi cette année, de sorte qu'il semble que les provinces vont être privées de cette somme de $1,500,000, je prie le ministre de croire que cela va être très préjudiciable à pratiquement toutes les provinces. Je n'entends pas déterminer qui a raison et qui a tort en cette affaire. Nous avons dit ce qu'il y avait à dire à ce sujet. Mais à mon point de vue les provinces ont besoin de cet argent. Quant à ma propre province, je puis dire que nous en avons un besoin pressant. Si le ministre peut trouver des routes pires au Canada, elles ont besoin d'être mauvaises. Cette somme de $73,000 destinée au Nouveau-Brunswick ne serait pas considérable, mais ce serait toujours quelque chose.

Elle serait très utile au peuple alors même qu'elle ne servirait qu'à des travaux temporaires, si nous ne pouvons l'utiliser aux travaux permanents. Est-ce que le ministre ne voudrait pas consentir à modifier cet item de façon que, pour cette année du moins, ce montant soit voté aux provinces sous formes de subsides? Cela n'engagerait aucunement le ministre pour l'avenir et n'aurait pas pour effet de créer de précédent dangereux. L'honorable ministre pourrait bien se repentir l'année prochaine de n'avoir pas soumis et fait passer la législation voulue qui permettrait au peuple de bénéficier de l'argent voté. Cela pourrait facilement se faire en enlevant quelques mots, ce qui aurait pour effet de changer ce crédit en un subside aux provinces.

M. COCHRANE: Je crains de ne pouvoir accepter la suggestion de l'honorable député de Carleton. Je regrette qu'il n'y ait pas entente sur une matière comme celle-là, mais j'ai eu connaissance de grandes dépenses d'argent dans les routes et, dans bien des cas, je ne crois pas que cet argent ait été dépensé dans l'intérêt des provinces. Je crois que le Dominion est plus que les provinces en état de surveiller cela. Nous avons des fonctionnaires parfaitement capables de faire plans et devis de routes permanentes aussi bonnes que

l'on peut le désirer en ce pays et je crois que si nous faisions plus que de préparer les plans et nous les mettions à exécution, nous ferions beaucoup en démontrant au peuple l'avantage d'avoir de bons chemins. Ce qu'il y a surtout d'essentiel aux bons chemins c'est l'égouttement et les gens ne paraissent pas s'en apercevoir; ils retournent le gazon et laissent l'eau passer à travers durant la saison pluvieuse. J'espère qu'avant la prorogation le Sénat aura reconnu son erreur.

M. CARVELL: Je suis désolé de voir que le ministre envisage la chose d'une manière aussi pessimiste. Le désappointement n'en sera que plus considérable surtout dans ma province. Le premier ministre de la Nouvelle-Ecosse va être désappointé, parce que le temps qu'il n'a pu consacrer aux séances du congrès presbytérien de Toronto, il l'a employé à parcourir le pays, donnant aux journaux des entrevues et déclarant comment il entendait employer les $73,000 si le misérable Sénat ne rejette pas le bill. Il a besoin de ces $73,000. Il a de nombreux moyens de les dépenser au point que même s'il s'agissait de $730,000 il pourrait les gaspiller en quelques mois. Il est possible que sa province pourrait en retirer quelque bénéfice. Il s'occupe d'avoir des ingénieurs provinciaux et de comtés qui pourront peut-être être en état de faire l'ouvrage aussi avantageusement que le ministre peut le faire faire. J'espère que le ministre va revenir sur sa décision et se décider à accepter ma suggestion. Il n'aura à changer ni le crédit ni sa destination; simplement la condition de l'octroi.

M. COCHRANE: J'avais l'intention de faire un arrangement définitif avec les provinces aux chemins desquelles cet argent doit servir.

M. CARVELL: Cela peut se faire si ma suggestion est acceptée. J'ai été quelque peu surpris en examinant les comptes publics cet après-midi, de constater que le montant total des taxes perçues en 1867, du peuple en Canada, était de $11,700,000 et que l'on payait aux provinces des subsides au montant de $2,753,000 ou 24 p. 100. En 1911-1912, nous avons perçu $105,847,000 et payé seulement $10,281,000 en subside ou environ 10 p.100. Etant donné le revenu augmenté de l'année dernière, ce pourcentage va probablement tomber de 2 p. 100. C'est là une incroyable diminution et cependant proportion gardée du revenu du Canada, les provinces ne touchent pas aujourd'hui ce qu'elles touchaient il y a quarante ans. Mon honorable ami pourrait facilement augmenter le subside et donner cela aux provinces à titre de cadeau. Il se sera lavé les mains de l'affaire et s'il y a du blâme à jeter il ne devra être dirigé contre le misérable Sénat. Je propose d'amender la résolution en enlevant des lignes 1 et 2, les mots en vertu de la loi des grandes routes et en retranchant des lignes 4 et 5 les mots "ainsi qu'il est mentionné dans la dite loi". De sorte que la résolution sera comme suit:

Pour pourvoir au paiement des subsides qui suivent aux différentes provinces du Canada pour la construction et l'amélioration des grandes routes et pour ces deux objets, savoir sur la base de $1,500,000.

Y compris les montants répartis au différentes provinces dans la résolution.

M. le PRESIDENT (M. Nickle): Je ne crois pas que cette proposition soit réglementaire. Le Gouverneur général a envoyé cette résolution avec son message, définissant le mode de la dépense et toute proposition tendant a changer ce mode de dépense est, dans mon opinion, irrégulière.

M. CARVELL: J'en appelle de votre décision.

M. l'ORATEUR ayant repris le fauteuil, M. Nickle au nom du président du comité fait le rapport suivant:

Sur l'item n° 542 M. Carvell a proposé de retrancher les mots "en vertu de la loi des grandes routes" et les mots "ainsi qu'il est mentionné dans ladite loi". Le président a déclaré la motion irrégulière pour la raison qu'elle changeait le mode de paiement, défini dans la recommandation du Gouverneur général.

Appel de cette décision est faite par M Carvell.

M. l'ORATEUR met aux voix la question de savoir si la décision de M. le président sera confirmée. La Chambre maintient la décision du président.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Mondou,
Barrette,	Morphy,
Blain,	Morrison,
Blondin,	Nantel,
Borden,	Nicholson,
Boulay,	Reid (Grenville),
Brabazon,	Rhodes,
Broder,	Rogers,
Cochrane,	Sexsmith,
Coderre,	Sharpe (Lisgar),
Crothers,	Shepherd,
Fisher,	Smith,
Foster,	Smyth,
(King) (N.-E.),	Stewart (Hamilton),
Fripp,	Stewart (Lunenburg),
Girard,	Taylor,
Henderson,	Thompson (Yukon),
Lamarche,	Thornton,
Lancaster,	Walker,
McKay,	Weichel,
McLean	White (Leeds),
(Queen) (I. P.-E.),	White (Renfrew).—42

ONT VOTE CONTIRE:

MM.	MM.
Boivin,	Carvell,
Cardin,	Delisle,

Emmerson,	McCrea,
Fortier,	Pacaud,
Graham,	Papineau,
Hughes	Proulx,
(King) (I.P.-E),	Sinclair,
Lachance,	Tobin,
Lafortune,	Turgeon,
Lanctôt,	Verville,
Macdonald,	Warnock.—21.

Décision confirmée.

La Chambre reprend la discussion des subsides.

Canal de la Trent—Construction, $250,000.

M. GRAHAM: Cela est-il destiné à l'extrémité de la rivière Severn.

M. COCHRANE: Oui.

Loi pour l'amélioration des grandes routes —Somme nécessaire pour l'exécution de la loi, y compris l'organisation et le traitement du personnel, $25,000.

M. GRAHAM: Le ministre voudra-t-il nous donner un mot ou deux d'explication pour nous dire quelle sera cette organisation pour l'exécution de la loi sur la voirie?

M. COCHRANE: Je ne l'ai pas encore étudiée. Je présume qu'il va être nécessaire d'avoir quelqu'un pour agir en qualité de sous-ministre et il va être nécessaire d'organiser un personnel, d'avoir des inspecteurs, mais l'organisation n'est pas encore faite.

Embranchements—frais d'exploitation, $500,000.

M. GRAHAM: Est-il résulté quelque chose de la proposition faite tout à l'heure d'avoir une conférence avec le Sénat?

M. COCHRANE: Un député m'a demandé si je voudrais rencontrer un sénateur et j'ai répondu oui, mais je n'ai eu aucune nouvelle depuis.

M. GRAHAM: Je suggérerais de nouveau une entrevue non officielle afin de tâcher d'en arriver à trouver un moyen de faire adopter ce bill.

Transcontinental—exploitation de la ligne entre Moncton et Edmonton, $100,000.

M. CARVELL: Quelles sont les intentions du ministre relativement à l'exploitation du Transcontinental durant la présente année?

M. COCHRANE: L'intention est de l'exploiter dans le Nouveau-Brunswick. M. Gutelius m'a dit l'autre jour qu'il commencerait l'exploitation à la frontière de la province de Québec.

M. CARVELL: L'exploitera-t-on comme réseau distinct ou comme partie de l'Intercolonial.

M. COCHRANE: Comme partie de l'Intercolonial, mais sous un compte séparé.

M. GRAHAM: Avant d'en finir avec les crédits des Chemins de fer et des Canaux, je tiens à attirer l'attention du ministre sur le fait que j'ai reçu une lettre au sujet de ce qui, une fois construit, sera connu sous le nom de canal Morton. Les résidents des alentours disent que le ministre des Finances leur a promis que l'ouvrage se ferait.

M. COCHRANE: Nous avons des ingénieurs et des inspecteurs qui font enquête sur cela et nous donnerons notre décision plus tard.

M. GRAHAM: La construction se fera-t-elle cette année?

M. COCHRANE: Non. Mais rien ne nous empêche de nous renseigner.

M. WHITE: On m'a dit que vous l'aviez promis depuis des années.

M. GRAHAM: J'espère que cette promesse sera exécutée.

Bureau de poste—Service extérieur—Nouveau crédit, allocation provisoire, $11,160.

M. BOIVIN: L'autre soir j'ai demandé au ministre des Postes de me donner des renseignements au sujet de la révocation de M. Massé, directeur de la poste à Roxton-Falls, et s'il voulait m'indiquer les cas précis d'ingérence politique dont M. Massé a été accusé. Il m'a dit qu'il aurait les renseignements quand le budget supplémentaire serait atteint.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Note a été prise par les fonctionnaires du ministère de toutes les demandes qui ont été faites, mais on me dit qu'aucune note n'a été prise de la demande de mon honorable ami. Je vais me charger de lui écrire, cependant, et je lui donnerai les renseignements.

M. CHISHOLM: Le ministre veut-il me dire qui a succédé à M. Irish, en qualité de directeur de la poste à Alton, et qui a succédé à Alexander Fraser, directeur de la poste à Fraser's-Grant.

M. PELLETIER: Le dossier de cette affaire n'a-t-il pas été déposé devant la Chambre aujourd'hui?

M. CHISHOLM: Pas que je sache. Il y a eu tellement de renvois que peut-être le ministre est devenu embrouillé.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami veut m'écrire, je vais m'efforcer de lui donner les renseignements.

M. CHISHOLM: Je crois que je suis justifiable de protester sur la manière dont j'ai reçu des renseignements du ministère des Postes.

M. PELLETIER: J'ai le dossier Fraser ici.

M. CHISHOLM: Quelle a été l'accusation.

M. PELLETIER: L'accusation a été celle d'ingérence politique, et il a refusé de signer la déclaration que nous lui avions envoyée. Mon honorable ami m'a écrit une lettre pour me dire qu'il en avait agi ainsi sur son conseil.

M. CHISHOLM: Il vaudrait peut-être mieux lire la lettre. Qui a porté l'accusation?

M. PELLETIER: Le sénateur Girroir.

M. CHISHOLM: Voulez-vous lire l'accusation?

M. PELLETIER: Elle a été transmise par le sénateur Girroir et portée par le président et le secrétaire du club libéral-conservateur.

M. CHISHOLM: Qui sont-ils?

M. PELLETIER: W. R. Sterns, président, et William J. Rogers, secrétaire.

M. CHISHOLM: Quel est le directeur de la poste qui a été nommé?

M. PELLETIER: W. J. Rogers.

M. CHISHOLM: Le secrétaire de l'association?

M. PELLETIER: Un assez bon homme.

M. CHISHOLM: Il faut que vous preniez connaissance du fait que c'est un partisan. Qu'y a-t-il au sujet de F. R. Irish.

M. PELLETIER: Le cas est clair, il a démissionné.

M. CHISHOLM: Qui a porté l'accusation contre lui?

M. PELLETIER: C'est un cas de démission.

M. CHISHOLM: Le ministre ne peut pas s'en tirer de cette manière-là. Il y a eu une accusation d'ingérence politique de portée contre lui et il a démissionné.

M. PELLETIER: Je n'ai pas d'accusation, seulement une démission.

M. CHISHOLM: Pourquoi? La démission a été forcée.

M. CHISHOLM: Quelles sont les personnes qui ont porté l'accusation?

M. PELLETIER: Sterns et Rogers.

M. CHISHOLM: L'honorable ministre serait-il assez bon de lire ce qu'est l'accusation?

M. PELLETIER (lisant):

A l'honorable ministre des Postes,
Ottawa.

Nous, soussignés, président et secrétaire du club libéral-conservateur pour l'arrondissement électoral n° 10, du comté d'Antigonish, province de la Nouvelle-Ecosse, demandons par la présente lettre la révocation de Frederick R. Irish, directeur de la poste d'Afton, dans le comté d'Antigonish, de la charge de directeur de la poste, parce que ledit Frederick R. Irish a été partisan politique actif, suivant les accusations expresses contre ledit Frederick R. Irish.

Accusations—assistance aux caucus libéraux, président d'assemblées libérales, et discours en faveur du parti libéral aux assemblées; accomplissement de fonctions d'agent de candidats libéraux au bureau de vote et cabale pour le parti libéral en général.

Nous lui avons adressé les documents, et il a démissionné.

M. CHISHOLM: Voulez-vous lire sa lettre de démission.

M. PELLETIER:

Afton, 19 avril 1913.

A l'inspecteur de la poste,
Halifax.

Cher monsieur,—Le quatre courant, j'ai adressé au ministère à Ottawa ma démission de la charge de directeur de la poste pour avoir son effet le 18 courant. Je n'ai plus entendu parler du ministère. Je désire être libéré aussitôt que possible, vu que mon assistant est absent actuellement et que mes affaires exigent que je sois absent une bonne partie du temps. Veuillez me laisser savoir quand le transfert va être exécuté, vu que je ne tiens pas à faire nommer un assistant pour aussi peu de temps.

Bien à vous,
(Signé): Fred. R. Irish,
Directeur de la poste.

M. CHISHOLM: Qui a été nommé pour lui succéder?

M. PELLETIER: William R. Sterns.

M. CHISHOLM: A cette heure avancée, je ne me propose pas de prendre le temps de la Chambre, mais je désirais avoir ce renseignement; j'ai trouvé qu'il n'y avait pas d'autre moyen de l'avoir que de soulever la question devant la Chambre. Il est vrai que M. Irish a démissionné. Il a démissionné, parce qu'il y avait contre lui une accusation d'ingérence politique portée par W. C. Chisholm, le secrétaire du club. W. C. Chisholm est maintenant agent des sauvages et je remarque qu'il a cessé de signer son nom à ces accusations. Il a été un partisan actif toute sa vie, et, quand ces accusations ont été proférées, il a signé les pièces. Il est plutôt réconfortant de trouver W. J. Rogers à proférer ces accusations tout en recherchant un emploi. Pour ce qui est de M. Irish, il a été libéral toute sa vie. La charge existe dans cette famille depuis plus de cinquante ans. Son domicile est l'endroit le plus centralement situé de la localité, et les gens de la région ont protesté hautement contre le déplacement du bureau. Mais le bureau a été enlevé il y a un mois d'un endroit qui convenait aux besoins de la population. Quand M. Irish a découvert que l'esprit de parti était dégénéré en folie à cet endroit là et que des accusations avaient été proférées

contre lui, il a démissionné. Pour ce qui est de Fraser, je n'entre pas dans son cas, mais je vais dire au ministre qu'il a dans son ministère des renseignements qui s'écartent absolument des faits, mais des renseignements que le ministre saisit afin de trouver une excuse pour les renvois qu'il fait. M. Fraser n'est pas et n'a jamais été un partisan. J'ai écrit une lettre au ministère de la Marine et des Pêcheries pour me conformer à sa demande, et j'ai dit que Fraser avait reçu avis qu'il serait renvoyé à moins qu'il ne fit cette déclaration, une déclaration qu'aucun homme de conscience ne saurait faire, et qui doit avoir été rédigée par un insensé ou par un ignorant.

Si l'intention a été de dresser la déclaration de façon à ce qu'un homme à qui elle serait soumise ne pût la signer, alors l'auteur de la déclaration est un insensé. Si, d'un autre côté, nous devons considérer la déclaration sous serment dans la forme dans laquelle elle est rédigée, il faut en venir à la conclusion que celui qui l'a rédigée ne s'y entendait pas beaucoup à la rédaction des déclarations sous serment, parce que la déclaration couvre toutes les époques; elles dit: Je n'ai jamais versé d'argent, je n'ai pas donné de liqueur enivrante, je n'ai pas transporté d'électeurs au bureau de vote en aucun temps que ce soit. Il lui est demandé de déclarer qu'il ne l'a jamais fait. Si l'homme est un contribuable et s'il paie ses taxes au percepteur des taxes et si le percepteur des taxes se trouve être un électeur, il ne peut pas faire cette déclaration parce qu'il a offert un coup à son voisin à Noël, il ne saurait faire cette déclaration parce qu'il se trouverait à jurer de choses qui ne sont pas vraies. La déclaration a été rédigée dans une forme qui interdit à tout homme de conscience de la faire.

M. PELLETIER: Un bon nombre de libéraux l'ont signée.

M. CHISHOLM: Peut-être; parce qu'il leur a été représenté qu'elle n'avait trait qu'aux élections. Des libéraux ont signé cette déclaration et du moment qu'elle a été expédiée au ministère, le ministre des Postes leur a écrit pour leur exprimer sa surprise de ce qu'ils avaient signé une déclaration de ce genre, et virtuellement les accuser de parjure. Je veux parler du cas de McDonald, directeur de la poste à Mc-Arras-Brook, qui a signé l'une de ces déclarations, et le ministère a écrit: Nous sommes surpris que vous ayez fait une déclaration de cette nature; comprenez-vous qu'elle équivaut à un serment, nous devons ouvrir une enquête. L'enquête a eu lieu, et Duchemin s'est présenté, et il n'y a pas eu de preuve contre le titulaire, et il conserve encore son emploi. Quand M. Fraser a reçu cette déclaration du ministre des Postes, il a dit tout de suite: Quelle utilité y a-t-il que je signe cette pièce, parce que, si je la signe, je vais être révoqué, ainsi que mes voisins l'ont été, et peut-être accusé de parjure. Une méthode plus honteuse et plus lâche de traiter des citoyens respectables que celle dont le ministre des Postes a traité des citoyens honnêtes n'a jamais encore été vue. Un traitement de cette nature mérite la condamnation de tout le monde. Le sénateur Girroir a demandé que James Stewart, de Middleton, fût destitué parce que la charge avait été enlevée à John McDonald et donnée à James Stewart quelque temps après 1896.

Les faits sont que James Stewart a refusé à maintes reprises de prendre la charge, jusqu'à ce qu'il ait été pressé par les habitants de la région de le faire parce que son domicile était situé dans un endroit central et mieux disposé pour cette fin que celui de John McDonald, qui se trouvait au bout extrême de la division. Si le ministre consultait les archives du département, il verrait que tel est le cas. Dans le cas de Lachlin McNeil, directeur de la poste, le sénateur Girroir a demandé qu'il fût révoqué et que la charge fût donnée à Peter Perrault, parce que la charge avait été enlevée à Peter Perreault et donnée à McNeil il y a quelques années pour cause d'ingérence politique. Le ministre a consulté les liasses de son ministère et il a trouvé que sont énoncés les faits que Peter Perrault avait démissionné et était déménagé de la division quelque temps avant que McNeil eût obtenu l'emploi, et le fils de Perrault s'est fatigué de tenir le bureau et a demandé que le bureau fût enlevé. Ce qui a suivi, c'est une accusation d'ingérence politique portée contre Lachlin McNeil, et on lui demanda de faire une déclaration, mais il refusa de la faire dans cette forme-là, mais il était prêt à jurer qu'il ne s'était jamais rendu coupable d'aucune espèce d'ingérence politique dans les élections municipales, locales ou fédérales. Et que faut-il penser, le ministre a renvoyé McNeil parce qu'il avait refusé de signer la déclaration. Le ministre a rédigé une déclaration qu'aucun homme de conscience ne pouvait signer, et, quand il a trouvé un homme qui a refusé de la signer, il l'a renvoyé.

M. SINCLAIR: Je désire avoir du ministre des Postes une explication au sujet des rapports qui suivent qui ont été commandés par la Chambre. Je ne compte pas que les rapports vont être produits avant la fin de la session, mais je désire dire au ministre ce qu'ils sont avec l'entente qu'il me fera adresser ces lettres, ainsi qu'il a été ordonné par la Chambre. Je veux parler de la révocation de J. J. McNeil, directeur de la poste à Giant's-Lake; des documents qui ont trait au transport du courrier entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, de la

révocation de George Taylor, directeur de la poste à Beckerton, de la révocation du capitaine F. Myres, directeur de la poste à Coal-Harbour, de la révocation de J. F. Reeves, directeur de la poste à Mulgrave, de la révocation de Rufus Carrigan, directeur de la poste à Sand-Point, de la révocation de William McKennan, directeur de la poste à Erinville, de la révocation de Parker S. Hart, directeur de la poste à Manchester-sud, tous dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. PELLETIER: Je vais faire faire des copies de ces rapports, et une copie sera expédiée à mon honorable ami et l'autre sera déposée en Chambre.

M. PROULX: Combien de directeurs de la poste ont été révoqués depuis que l'honorable ministre (M. Pelletier) est devenu ministre des Postes?

M. PELLETIER: Je ne saurais le dire sans examen.

M. PROULX: A peu près?

M. PELLETIER: Je n'en sais rien.

M. TOBIN: Je désire savoir pour quelles raisons le contrat de M. E. Bougie pour le transport du courrier entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer à Brampton-Mills a été annulé. Je me suis enquis à ce sujet il y a quelque temps, et j'ai reçu une copie du dossier de cette affaire, mais il ne dit pas pour quelles raisons le contrat a été annulé. Le 10 mars dernier, j'ai inscrit quelques questions au Feuilleton au sujet de cette affaire, et j'ai reçu une réponse du ministre des Postes. Elles sont ainsi qu'il suit:

1. Un avis a-t-il été donné à M. T. Bougie, que son contrat pour le transport du courrier entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer à Bromptonville va être annulé le 31 mars 1913?
2. S'il en est ainsi, quelles sont les raisons pour l'annulation du contrat, et sur la recommandation de qui ou la suggestion de qui le ministère a-t-il résolu d'en agir ainsi?
3. Une demande a-t-elle été faite par quelqu'un pour avoir l'entreprise? S'il en est ainsi, quels sont les noms des postulants et par qui sont-ils recommandés?
4. Une requête a-t-elle été reçue demandant que le contrat ne soit pas annulé?

M. PELLETIER: Un avis de trois mois a été donné conformément à une stipulation du contrat. Aucune disposition n'a encore été prise.

Or, ceci est un cas que le ministre des Postes ne peut pas justifier non plus qu'aucun de ses fonctionnaires. M. Bougie est un homme de 84 ans, vieux et infirme, qui n'a pas d'autre moyen de soutien.

M. CARVELL: Quelle est la somme?

M. TOBIN: Dix dollars par mois—$120 par année. J'ai causé de cette affaire avec le ministre des Postes en personne, et je lui ai demandé de s'enquérir de l'affaire, ce qu'il m'a promis de faire. Parmi les lettres de la liasse produite en Chambre se trouve celle qui suit:

Ottawa, 20 février 1913.

Monsieur John Hays, M.D.,
Richmond (P.Q.).

Cher monsieur,—Je suis chargé par M. le ministre des Postes de vous adresser, ci-inclus, copie d'une lettre reçue au ministère, de M. Louis Lavoie, de Bromptonville, ainsi qu'une copie de la requête de gens qui habitent Bromptonville, demandant le maintien de M. E. Bougie à titre d'entrepreneur pour le service de la poste entre Bromptonville et la gare du chemin de fer.

Voulez-vous avoir la bonté de faire au ministère la faveur de lui exprimer votre manière de voir à ce sujet.

Bien à vous,
(Signé): H. B. Verret,
Sous-ministre des Postes adjoint.

Et il y a une requête au ministère des Postes, signée par plus de cent personnes qui habitent à Bromptonville, qui demande que M. Bougie soit maintenu dans son emploi. Mais je ne vois pas de lettre en réponse à cette requête, même pour en accuser réception. Il n'y a eu de plainte par personne contre M. Bougie. Il y a eu des gens qui voulaient le faire renvoyer, non pas pour des raisons politiques, mais parce qu'ils disaient: Il faut conserver nos amis, et pour cela, il faut trancher la tête à ce veillard. Le contrat a été donné à un individu en retraite qui a un revenu de $30 à $40 par mois et qui est seul. Je crois que le ministre des Postes devrait me dire et dire à la Chambre que, quand il s'enquerra de cette affaire, s'il trouve qu'il a été commis une injustice, il verra à ce qu'elle soit rectifiée. S'il me fait cette promesse,—qu'il devrait me faire, car il ne peut être démontré de justification pour cette révocation, et il n'y a pas d'esprit de parti dans cette affaire—je serai satisfait. M. Bougie est trop vieux pour s'occuper de politique, depuis des années, il s'en est jamais mêlé.

M. CHISHOLM: Il a peut-être un beau-frère qui est libéral.

M. TOBIN: Je crois que c'est un libéral, mais aucune accusation de cabale électorale n'est portée contre lui. J'espère que le ministre des Postes va voir à ce que justice soit faite.

M. PELLETIER: J'ai dit à l'honorable député que je vais m'occuper de l'affaire, je lui ai dit cela personnellement et je le répète.

M. TOBIN: Mais si l'honorable ministre découvre que M. Bougie n'est pas coupable d'ingérence politique, va-t-il voir à ce qu'il soit replacé?

M. PELLETIER: Quand je dis que je vais examiner l'affaire, il me semble que c'est aller aussi loin qu'il est possible.

M. TOBIN: Mais il n'y a pas de raison pour la révocation.

M. BOIVIN: S'il n'y a pas de raison, le ministre des Postes va essayer d'en trouver.

M. TOBIN: Je désire attirer l'attention du ministre des Postes aussi sur le fait qu'il y a quelque temps je me suis enquis au sujet du service du courrier entre Saint-François-Xavier de Brampton et Windsor-Mills. Des soumissions ont été demandées, et deux soumissions on été offertes pour le même montant. Mais les soumissionnaires se sont trouvés être des libéraux. L'affaire a été retardée afin qu'un conservateur pût offrir une soumission pour quelques dollars de moins, et l'entreprise lui a été accordée. Je ne sais pas si c'est là la nouvelle politique du ministère depuis que le ministre actuel en a assumé la direction, mais je sais que sous l'ancien régime, quand je suis venu pour discuter des soumissions pour mes amis et que je suis allé trouver le sous-ministre des Postes du temps ou M. Anderson, on me dit: C'est ici un ministère d'affaires, si votre ami est le plus bas soumissionnaire, il aura l'entreprise, autrement il ne l'aura pas. C'est la manière dont nous avons été traités pendant quinze ans ou plus au ministère des Postes. Mais avec l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, nous avons vu établir le système des dépouilles. J'espère que le ministre des Postes va prendre note de cette affaire, et si, à l'avenir, il désire conduire son ministère suivant le principe des affaires, alors quand des soumissions sont demandées, le plus bas soumissionnaire obtiendra l'entreprise. De plus, je désire demander si le ministre des Postes a l'entention d'augmenter les appointements des directeurs de la poste dans les campagnes?

M. PELLETIER: Je suis sûr que mon honorable ami désire être juste. La question m'a été posée au moins vingt fois au cours de la présente session. J'y ai répondu et je suis prêt à y répondre encore, mais pourquoi toujours la même question?

M. TOBIN: C'est la première fois que je la pose. Je désire faire observer au ministre que $35 par année pour la tenue d'un bureau de poste ouvert de six heures du matin jusqu'à neuf heures du soir n'est pas une rémunération suffisante pour autant de travail. Ces appointements ne sont même pas suffisants pour tenir la pièce propre. Et depuis des années il y a pour ces directeurs beaucoup d'autres choses à faire. Les bureaux de poste sont exposés à être situés où il y a des fabriques de beurre ou de fromage, et les gens viennent chercher leur courrier à toutes les heures.

Je crois que ces directeurs de la poste méritent une augmentation d'appointements. J'espère que le ministre des Postes va s'occuper de la question et accorder à ses fonctionnaires des appointements suffisants pour le travail qu'ils font, et pour lequel ils sont actuellement si mesquinement rétribués. Il y a quelque temps, j'ai demandé deux ou trois rapports, dont l'un était pour la copie de toute la correspondance concernant les soumissions pour le transport de la poste entre Saint-François-Xavier de Brampton et Windsor-Mills. J'aimerais à savoir si le ministre des Postes va être assez bon pour réunir ces renseignements et me les expédier à mon adresse.

M. PELLETIER: Oui.

M. TOBIN: Si le ministre des Postes veut s'enquérir du cas de M. Bougie et m'expédier ce rapport et aussi augmenter les appointements des directeurs de la poste dans les campagnes, je serai satisfait.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre des Postes veut-il s'enquérir de la situation des bureaux de poste à Doctor's-Brook et à Middleton, dans le comté d'Antigonish? Le bureau à Doctor's-Brook a été transporté de chez Dougald Macdonald, et est maintenant à l'extrémité de l'arrondissement. est maintenant à l'extrémité du district. Le directeur actuel de la poste a reçu la poste dans le bureau de poste voisin, cependant le bureau de poste de Doctor's-Brook a été mis chez lui. On peut en dire autant du bureau de Middleton. Je désire que le ministre des Postes obtienne de ses fonctionnaires qu'ils fassent un rapport à ce sujet, et je leur demanderais en toute justice de trouver dans le centre des districts quelque conservateur qui tienne un bureau qui soit commode pour la population.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.): Qui transporte la poste entre Lorne-Valley et le chemin Quarante-huit sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. J'ai posé cette question plusieurs fois et le ministre a dit qu'il m'aurait le renseignement plus tard. Je désire savoir le nombre des soumissions qui ont été reçues, le montant de chaque soumission et le nom de la personne dont la soumission a été acceptée.

M. PELLETIER: Je vais prendre les débats demain matin et obtenir de mon personnel qu'il écrive à mes honorables amis des lettres les plus amicales et les plus déférentes pour leurs donner tous les renseignements dont ils ont besoin.

M. HUGHES: Je pense que le ministre pourrait répondre à ma question; je la lui ai posée plusieurs fois.

M. PELLETIER: Je dis à mon honorable ami que je vais prendre les débats demain

matin, me reporter aux questions posées par mes honorables amis d'en face, et leur écrire pour leur donner tous les renseignements dont ils ont besoin.

M. CHISHOLM (Antigonish): En même temps, l'honorable ministre voudrait-il dire pourquoi le bureau a été transporté de chez McMillan à North-Grant, chez Delaney?

M. BOIVIN: En outre de me donner les renseignements au sujet de M. J. Massé, que j'ai demandés le 29 mai, j'aimerais que le ministre des Postes me laissât savoir qui a l'entreprise de la distribution rurale établie récemment du bureau de poste de Hatley-nord, dans le comté de Stanstead, quel est le prix du contrat et quel a été le prix du plus bas soumissionnaire.

M. PELLETIER: Je vais le faire. Je puis dire que j'ai promis à l'honorable député de Rouville que je ferais consigner pour lui aux débats la réponse donnée relativement aux boîtes de la poste rurale. Je vais la remettre au personnel du hansard, afin qu'il puisse la trouver:

Note pour l'honorable L. P. Pelletier, C.R., M.P., ministre des Postes, Ottawa.

Relativement à la déclaration de l'honorable R. Lemieux, M.P., que les renseignements contenus dans la réponse du ministre des Postes à la question des M. Rainville, M.P., concernant le paiement des boîtes du service de la poste rurale ne concordant pas avec les renseignements contenus dans la liasse du ministère rement des boîtes du service de la poste rurale dont copie a été fournie à M. Lemieux, le surintendant a l'honneur de dire que les données contenues dans la réponse fournie au ministre des Postes à la question de M. Rainville, le 17 du mois dernier, sont absolument exacts. Le mémoire contenu dans la liasse du ministère dont M. Lemieux parle et dont copie est ci-jointe, parle du second lot de 50,000 boîtes. Ce second lot, bien qu'il ait été reçu durant la période qui va de septembre 1911 à janvier 1912, n'a pas été payé avant le 17 juin 1912, tandis que les premières 50,000 devaient être payées à leur livraison par les entrepreneurs. Des paiements ont été faits, ainsi qu'il est indiqué à la réponse à la question de M. Rainville, durant les mois de juillet, août et septembre 1911.

Les questions et réponses qui suivent figurent aux débats du 17 avril 1913:

M. Rainville:

1. Quand et comment ont été payées les cent dix mille boîtes postales rurales qui avaient été achetées par le gouvernement précédent sans soumissions?

2. A-t-il été acheté en 1911 un nombre de boîtes plus grand qu'il n'en était requis?

3. Le Gouvernement actuel a-t-il réussi à obtenir une réduction du prix de ces boîtes et a-t-il en conséquence payé un prix plus bas que celui dont il avait été convenu avec le gouvernement antérieur?

4. Un certain nombre de ces boîtes ont-elles été payées durant la période des élections de 1911? S'il en est ainsi, combien de boîtes et pour quelle somme?

M. Pelletier:

1.

Date du paiement.	Nombre des boîtes.	Somme.
28 janvier 1909..	6,000	$ 18,000
1er février 1910... ..	4,000	12,000
1er juillet 1911.	20,000	60,000
2 août 1911..	10,000	30,000
1er septembre 1911 ..	10,000	30,000
20 septembre 1911.. ..	10,000	30,000
17 juin..	50,000	135,000

2. Jusqu'au 31 décembre 1911, 18,846 de ces boîtes ont été utilisées. Il est répondu au reste de cette question par le numéro un.

3. Oui. Une réduction de 10 p. 100 a été obtenue sur les dernières 50,000 boîtes. Les fabricants ont reçu $135,000 au lieu de $150,000, ainsi qu'il avait été convenu avec le gouvernement précédent.

4.

Date du paiement.	Nombre des boîtes.	Somme.
4 juillet 1911..	20,000	$ 60,000
2 août 1911..	10,000	30,000
1er septembre 1911. ..	10,000	30,000
20 septembre 1911.. ..	10,000	30,000

Livraison à Toronto du second lot de 50,000 boîtes et accessoires par lots de 10,000.

10,000 livrées entre le 9 septembre et le 4 novembre 1911.

10,000 livrées entre le 5 novembre et le 6 décembre 1911.

10,000 livrées entre le 7 décembre et le 22 décembre 1911.

10,000 livrées entre le 23 décembre et le 2 janvier 1912.

10,000 livrées entre le 3 janvier et le 12 janvier.

50,000 à l'exception de 5,332 *cranes* et de 2,952 couvertures et serrures dont le parachèvement de la livraison a été promis pour la semaine finissant le 20 janvier.

Douanes—appointements et dépense casuelle pour les divers ports du Canada—y compris le temps supplémentaire des fonctionnaires, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $165,000.

M. CARVELL: Le ministre voudrait-il nous donner les principes généraux sur les quels ces appointements doivent être augmentés?

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Le commissaire et le commissaire-adjoint des douanes ont suggéré que l'augmentation devrait être donnée à certains fonctionnaires par tout le pays, et j'ai mis leur recommandation à exécution. Ils savent quels sont les fonctionnaires qui la méritent, de fait nous avons essayé de donner de l'augmentation à presque tout le personnel.

M. CARVELL: Cela est satisfaisant. Je dois dire que je crois que les fonctionnaires des douanes du service extérieur sont peut-être les fonctionnaires du service du gouvernement qui sont le plus mal rétribués. Si l'on compare les appointements que l'on sert aux fonctionnaires pour l'accomplissement d'un bon travail par tout le pays avec les appointements que l'on sert dans le service intérieur à Ottawa,

cela est de nature à humilier nos excellents amis de la droite.

Je suis très heureux, en vérité, que le ministre des Douanes se soit occupé de cette affaire et s'efforce de traiter ces fonctionnaires avec justice.

M. REID: J'admets avec l'honorable député que les salaires ne sont pas élevés. des employés du ministère des Douanes, et de payer d'aussi bons salaires que possible.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je constate que l'on fait dans la fixation des traitements des employés du ministère des Douanes, dans l'île du Prince-Edouard, une distinction qui n'est ni plus ni moins qu'une contradiction. Le traitement payé à l'officier régulier de Georgetown est de $700. L'officier qui a été là pendant plusieurs années a été mis à la retraite et reçoit une pension de $490. Bien que ce monsieur fût un peu avancé en âge, il était capable d'accomplir sa besogne, mais il a été mis à la retraite afin de faire une place pour un autre. Ces deux hommes retirent près de $1,200 et la besogne qu'ils ont à faire est peu de chose; il ne s'y collecte que $284 environ. Au port de Montague, $973 ont été perçues l'année dernière et un homme fait la besogne à raison de $400. Cela n'est pas juste pour le fonctionnaire de Montague. Au port de Souris, on paie $700 et l'on retire $2,000. Je désire plaider en faveur de ces deux hommes ainsi qu'en faveur de ceux de Murray-River, Murray-Harbour, Cardigan, Vernon-River, Bridge, Pinette, Crapeau, Tignish, Alberton et Mount-Stewart. Il n'est pas juste que ces hommes reçoivent beaucoup moins en proportion du montant qu'ils perçoivent que ne reçoivent les hommes de Georgetown. Il est certain que la mise à la retraite du fonctionnaire de Georgetown n'était pas dans l'intérêt du service, mais je veux que tous les autres fonctionnaires soient traités avec une justice égale.

M. REID: Je crois que les traitements payés aux autres employés sont les mêmes qui sont payés depuis quelque temps. Quelques-uns de ces employés ne sont pas censés faire la besogne seuls. Ils sont là pour voir à l'arrivée et au départ des vaisseaux. A plusieurs des endroits mentionnés par l'honorable député. il n'y a pas de revenu et, cependant, il peut arriver qu'ils aient à s'occuper de nombreux vaisseaux.

M. HUGHES: Je suis sûr qu'il doit y avoir autant d'ouvrage à Murray-River qu'à Georgetown et qu'il y a beaucoup plus d'ouvrage à Montague. Les hommes qui sont là sont des bons partisans de l'administration et il ne reçoivent pas un traitement équitable, comparativement à celui que reçoit le fonctionnaire de Georgetown.

M. REID: J'agis d'après les recommandations que je reçois de l'île.

M. CARVELL.

M. HUGHES: Je suis sûr qu'on n'a pas recommandé la mise à la retraite de M. Owens et la nomination d'un autre homme à sa place.

M. REID: Ah oui, le commissaire des douanes l'a recommandée, sans quoi je ne l'aurais pas faite.

M. HUGHES: Tout ce que je veux, c'est qu'on traite les autres hommes avec justice, que l'on traite avec la même équité tous les ports et que le fonctionnaire à Georgetown ne soit pas autant en avant des autres lorsqu'il ne fait pas plus d'ouvrage.

M. REID: Je vais voir à cela.

Subventions aux steamers—Entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve.

M. HUGHES: Quelle compagnie a obtenu l'entreprise?

M. PUGSLEY: La Dominion Coal Company. Il y a plusieurs années que ce service se fait par contrat. Le service se fait de Montréal à Charlottetown et de là à Sydney et Terre-Neuve. Nous accordons un montant supplémentaire cette année parce que, suivant les rapports que j'ai en mains, le service n'a pas payé l'année dernière et il y a un arrangement d'après lequel, à la fin de l'année, la compagnie met d'autres bateaux, quand c'est nécessaire, pour transporter les produits à Terre-Neuve.

M. HUGHES: Il y a quelques années, on faisait pour $12,000 un service plus considérable. Les steamers arrêtaient alors à Souris, ce qui a été discontinué il y a un an ou deux.

M. PERLEY: La compagnie reçoit une subvention plus considérable parce qu'elle met à l'automne des bateaux supplémentaires sur la ligne.

M. HUGHES: Quand il y a beaucoup de fret.

M. PERLEY: L'année dernière ces bateaux supplémentaires ont coûté $7,000 à l'entrepreneur.

M. HUGHES: Est-ce que les vaisseaux quand ils sont chargés de marchandises ne rencontrent pas leurs dépenses?

M. PERLEY: Le fret qu'ils transportent à Terre-Neuve est d'une classe inférieure et ne paie pas un taux très élevé.

M. HUGHES: Ce sont des bestiaux et des produits de la ferme.

M. PERLEY: Mon honorable ami n'appellera pas du foin et de l'avoine produits de première classe.

M. HUGHES: Oui, denrées et bestiaux. Le département devrait, je crois, prendre cela en considération. J'insisterai certainement là-dessus l'année prochaine, si je suis ici.

M. PERLEY: Le département se fera un devoir de prendre en considération toute

suggestion que mon honorable ami pourrait faire.

M. CHISHOLM (Antigonish): L'honorable député de Cap-Breton-sud m'a demandé de m'informer pourquoi il y a augmentation dans la subvention aux vaisseaux entre Sydney et la baie Saint-Laurent.

M. PERLEY: Cela pourvoit à une augmentation de $2,000. Suivant les états fournis par les entrepreneurs, cette entreprise n'était pas lucrative avec la subvention accordée et ils ont refusé de continuer à remplir le contrat, à moins d'un montant supplémentaire. Nous avons eu plusieurs cas de ce genre cette année. Il paraîtrait que les dépenses d'exploitation de ces services augmentent sans cesse. Après mûre considération, nous avons cru qu'il était mieux d'accorder le montant supplémentaire que d'interrompre le service.

Service de goélettes entre les ports des comtés de Pictou, New-Glasgow et Antigonish, $500.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quels sont les ports d'arrêt et à quelles époques se fait le service?

M. PERLEY: Il s'agit d'un nouveau subside pour un service de goélette, bi-hebdomadaire, durant la saison de navigation, entre les comtés de Pictou, New-Glasgow et Antigonish. Le service se fera de New-Glasgow au quai de Morristown, faisant escale à Pictou, Lismore, McAra's-Brook, Arisaig, Malignant-Cove, Georgeville, Livingstone-Cove et Ballantyne-Cove.

Commerce—Pour pourvoir à la construction, l'acquisition, la location ou l'expropriation des élévateurs de têtes de ligne—Crédit supplémentaire, $4,000,000.

M. GRAHAM: Qu'est-ce que le ministre se propose de faire avec ce montant?

M. PERLEY: Une partie de ce crédit est destinée à compléter l'élévateur de Port-Arthur. La balance est pour les autres élévateurs dont il a été question il y a quelques jours, lors que M. Magill, le chef de la commission sur les grains était ici. La commission avait recommandé qu'un de ces élévateurs fût bâti à Saskatoon et l'autre à Moosejaw. Elle a aussi recommandé qu'on en construise un en Alberta, sans toutefois préciser l'endroit. Elle a demandé qu'un élévateur de transfert soit bâti sur la côte du Pacifique, un autre à la baie d'Hudson et le département est à préparer les plans afin de demander des soumissions pour les élévateurs de Saskatoon et de Moosejaw; la prise en considération de la question de l'élévateur de l'Alberta et des autres sera retardée de quelques mois pour obtenir d'autres renseignements.

M. GRAHAM: Le département va entreprendre la construction de l'élévateur de Nelson, baie d'Hudson, au lieu du ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. PERLEY: Cela n'est pas encore finalement arrêté, mais il y a ici une disposition à cet effet, quoique les travaux ne soient peut-être pas commencés cette année. Mon impression, c'est qu'il vaudrait mieux que le ministère des Chemins de fer se chargeât de cette construction et puisse contrôler l'élévateur en même temps que le chemin de fer.

Administrations centrales—Ministère du Revenu de l'Intérieur—Pour pourvoir à la nomination d'un tonnelier dans l'entrepôt des alcools méthyliques, $550.

M. VERVILLE: Le ministre a-t-il l'intention de payer un tonnelier $550 par année?

M. NANTEL: Il est employé au ministère et ce sera là son salaire.

M. VERVILLE: Je ne crois pas que ce soit raisonnable, parce qu'un tonnelier est censé être un artisan. Vous le payez au taux de $10.35 par semaine ou $1.75 par jour. Je ne crois pas que ce soit raisonnable de la part du Gouvernement de demander les services de n'importe quel ouvrier expert pour un salaire moindre de $15 par semaine. C'est moins que nous ne payons aux messagers. On devrait donner à cet homme des gages qui lui permettent de vivre. Je ne vois pas comment il peut faire vivre sa famille avec ces gages-là, et je proteste non seulement contre ce département mais aussi contre les autres départements qui paient de gages aussi peu élevés à leurs artisans qui ont été obligés de faire trois ou quatre ans d'apprentissage.

M. BOIVIN: Où est cet entrepôt d'alcool méthylique?

M. NANTEL: Dans l'île Victoria.

M. BOIVIN: C'est dans la ville d'Ottawa et vous espérez que cet homme-là va vivre avec $550 par année?

M. NANTEL: Il est prêt à travailler pour ce prix. Il est au département depuis deux ans. Il était payé à tant par jour et nous l'avons nommé permanent.

M. BOIVIN: Je suppose qu'un pauvre homme dans sa position est obligé de travailler pour ce prix-là ou s'en aller?

M. NANTEL: Il est satisfait.

M. BOIVIN: Pendant la discussion du budget principal, j'ai posé au ministre quinze ou vingt questions et il m'a promis de me procurer les renseignements. Je suppose qu'il les a à présent.

M. NANTEL: Oui.

M. BOIVIN: Je demanderai au ministre de vouloir bien les consigner aux "Débats".

M. NANTEL: Certainement.

Accise—frais de route, loyer, chauffage, papeterie etc.—Crédit supplémentaire, $5,000.

M. BOIVIN: Je voudrais des renseignements concernant ces frais de route.

M. NANTEL: Ce sont les dépenses de voyages des inspecteurs et autres officiers du département.

M. BOIVIN: Cela est-il du combustible pour une bâtisse en particulier?

M. NANTEL: Ce combustible est destiné aux différents bureaux du ministère par tout le pays.

Appointements des inspecteurs de gaz et d'électricité—Nouveau crédit, $5,000.

M. BOIVIN: Où sont ces inspecteurs de gaz et d'électricité?

M. NANTEL: Par tout le pays.

M. BOIVIN : Y en a-t-il à Québec?

M. NANTEL: Certainement.

M. BOIVIN: Le ministre voudra-t-il insérer dans les débats une liste des inspecteurs de denrées alimentaires qui résident à Montréal et exercent leurs opérations dans toute la province de Québec? Voudra-t-il avoir la complaisance de me faire parvenir par lettre la liste des inspecteurs de gaz et d'électricité de Québec.

M. NANTEL: Certainement.

M. CHISHOLM: Le ministre voudra-t-il insérer aux débats une liste des inspecteurs de denrées alimentaires de la Nouvelle-Ecosse, le salaire de chacun, la date de leur nomination et aussi un état indiquant les devoirs de ces officiers?

M. NANTEL: Oui.

M. BOIVIN: Quels sont les devoirs spéciaux des inspecteurs de gaz et d'électricité dans les différentes villes?

M. NANTEL: Ils font l'inspection des compteurs.

M. BOIVIN: Combien de fois ses inspecteurs sont-ils censés visiter les différents édifices des villes où existent le gaz et l'électricité.

M. NANTEL: Quand ils en sont requis. Ils font l'inspection des gazomètres et des électromètres.

M. BOIVIN: Combien de fois y vont-ils, s'ils n'en sont pas spécialement requis?

M. NANTEL: Ils sont très occupés.

M. BOIVIN Y a-t-il des époques spécifiées pour ces visites?

M. NANTEL: Ils font l'inspection des gazomètres ou des électromètres quand ils en sont requis.

M. BOIVIN.

M. BOIVIN: Sont-ils censés faire l'inspection dans les villes et les villages une ou deux fois par année?

M. NANTEL: Chaque fois qu'on leur demande.

M. BOIVIN: Le ministre dit qu'ils y vont quand requis. Dois-je comprendre que s'il n'étaient jamais requis spécialement, ces gens ne feraient jamais rien?

M. NANTEL: Ils se rendent aux demandes.

M. BOIVIN: Par qui ?

M. NANTEL: Par des personnes qui ont des compteurs chez elles, si elles contestent l'exactitude de ces appareils. Les compagnies d'éclairage à l'électricité sont tenues de faire elles-mêmes l'épreuve de leurs compteurs.

M. BOIVIN: Ils peuvent également être appelés par les personnes qui ont des compteurs chez elles, ou les compagnies électriques ou les assureurs?

M. NANTEL: Oui, l'inspection peut être exigée par les abonnés ou les propriétaires des compteurs. Nos inspecteurs ne contrôlent pas le travail des assureurs. C'est une question du domaine provincial.

M. BOIVIN: Ils sont appelés à visiter différents endroits?

M. NANTEL: Oui.

M. BOIVIN: Et si on ne leur demandait pas, ils ne feraient aucune inspection?

M. NANTEL: Les inspecteurs parcourent constamment leurs territoires. Toutes les villes qui possèdent des compteurs sont visitées plusieurs fois pas année. On nous demande, dans le moment, de nouveaux inspecteurs à Hamilton. Il leur faut passer des examens sur des matières techniques.

M. BOIVIN: Leurs fonctions consistent-elles simplement à inspecter les compteurs, gazomètres ou électromètres, ou ont-ils quelque chose à faire avec l'installation des fils ou la qualité du courant fourni?

M. NANTEL: Je n'en sais trop rien, mais je crois que l'inspection de la canalisation électrique à l'intérieur des maisons et édifices est exigée par les assureurs. La force du courant électrique est l'objet d'un examen par nos inspecteurs.

Les états suivants ont été déposés par le ministre du Revenu de l'Intérieur.

L'INSPECTION DES DENREES POUR LA REGION DE BEDFORD.

M. M. Boivin : Avant que cet item soit adopté l'honorable ministre peut-il me dire quel est l'inspecteur des substances alimentaires dans le district de Bedford?

M. Nantel : Je dois dire que tous les employés du revenu sont inspecteurs en vertu de la loi, mais l'inspecteur en chef de ce district demeure à Montréal. Les officiers du revenu sont chargés, comme je viens de le dire, de voir à l'administration de cette loi.

Il n'y a pas de district de Bedford; mais Bedford est compris dans la division de Sherbrooke pour l'inspection de produits alimentaires.

M. J. C. Rouleau, de Saint-Hyacinthe, est l'inspecteur du district.

M. Boivin: L'honorable ministre voudra-t-il me dire quel est le salaire de Mr. Van-Antwerp? Qui est officier à la fois des poids et mesures et de l'accise et me dire en même temps si c'est un employé permanent, ou s'il ne travaille que temporairement?

M. VAN-ANTWERP.

M. Nantel: M. Charles V. Antwerp était employé temporaire comme assistant-inspecteur des poids et mesures, depuis le 4 décembre 1911, à $600 par année, pour le district de Sherbrooke, qui comprend les comtés de Sherbrooke, Brome, Compton, Missisquoi, Richmond, Shefford, Stanstead et Wolfe.

Il n'est pas employé à l'accise.

Il signe la feuille d'émargement à West Frelighburg, comté de Missisquoi.

PERCEPTEUR DE L'ACCISE A FARNHAM. SERVICE DE L'INSPECTEUR DES DENREES.

M. Boivin: L'honorable ministre peut-il nous dire le nom de l'employé de son département, dans la ville de Farnham, qui se trouve dans la division de Bedford.

M. Nantel : Avez-vous son nom?

M. Boivin. Je n'ai pas son nom. Je crois qu'il a remplacé un monsieur Portelance.

M. Nantel: M. P. A. Galipeau, sous-percepteur, en remplacement de P. A. Portelance, démis pour partisannerie, à la demande de F. H. Pickel et sur affidavit signés par des personnes fiables, dont l'une est de M. Gibson, de Sweetsburg. Affidavit expédiés à la trésorerie et pas retournés.

SERVICE DE L'INSPECTOIN DES DENREES.

M. Boivin: Combien y a-t-il de divisions et combien d'inspecteurs? L'honorable ministre pourra me donner ces renseignements sur les estimés supplémentaires.

M. Nantel: Oui. Il y a 20 divisions et 21 inspecteurs.

Le laboratoire a fait, l'année dernière l'analyse de 3,961 échantillons, ce qui donne une idée de l'importance du travail accompli. Les inspecteurs sont sous la direction de l'analyste du département, le Dr. A. McGill.

Ministère de Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, 10 septembre 1912.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que par arrêté du Conseil en date du 30 août 1912, les districts qui suivent ont été établis concernant la mise en vigueur de la loi de la falsification des denrées alimentaires, savoir:

Nouvelle-Ecosse.

Toute la province.

Ile du Prince-Edouard.

Toute la province.

Nouveau-Brunswick.

Toute la province.

Québec.

Savoir: la ville de Québec et les comtés de Montmorency, Charlevoix, Chicoutimi, Saguenay, Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska, Témiscouata, Rimouski, Bonaventure et Gaspé.

Trois-Rivières.

Savoir: la ville de Trois-Rivières, et les comtés de Terrebonne, L'Assomption, Montcalm, Joliette, Berthier, Maskinongé, Trois-Rivières et Saint-Maurice, Champlain, Portneuf, Verchères, Richelieu, Yamaska, Nicolet et Lotbinière.

Montréal.

La ville et l'île de Montréal.

Townships de l'Est.

Savoir: la ville de Sherbrooke et les comtés de Saint-Hyacinthe, Bagot, Sherbrooke, Stanstead, Drummond et Arthabaska, Mégantic, Rouville, Richmond et Wolfe, Shefford, Compton, Brome et Beauce.

Valleyfield.

Savoir: les comtés de Argenteuil, Deux-Montagnes, Vaudreuil, Soulanges, Beauharnois, Laprairie, Napierville, Saint-Jean et Iberville, Missisquoi, Chateauguay, Huntingdon, Labelle, Chambly, Glengarry et Prescott.

Ottawa.

Savoir: la ville d'Ottawa et les comtés de Russell, Carleton, Stormont, Dundas, Grenville, Brockville, Leeds, Lanark, sud et nord; Renfrew, sud et nord; Wright et Pontiac.

Kingston.

Savoir: la ville de Kingston et les comtés de Frontenac, Lennox et Addington, Hastings, est et ouest; Northumberland, est et ouest; Peterborough, est et ouest; Durham, Victoria et Haliburton et Prince-Edouard.

Nord d'Ontario.

Savoir les comtés de Nipissing, Algoma, est et ouest; Parry-Sound, Muskoka.

Toronto.

Savoir: la ville de Toronto, et les comtés de Simcoe, est, nord et sud; York, centre, nord et sud; Ontario, nord et sud.

Hamilton.

Savoir: la ville de Hamilton et les comtés Haldimand, Dufferin, Grey, nord, sud et est; Bruce, nord et sud; Brant, Brantford, Wellington, nord et sud; Waterloo, nord et sud.

Windsor.

Savoir: la ville de Windsor et les comtés de Norfolk, Oxford, nord et sud; Middlesex, est, nord et ouest; Lambton, est et ouest; Elgin, est et ouest; Essex, nord et sud; Kent, est et ouest; Perth, nord et sud; Huron, est, sud et ouest; et London.

Manitoba.

Toute la province

Saskatchewan.

Toute la province.

Alberta.

Toute la province.

Montagnes-Rocheuses.

Savoir: les villes de Nelson, Fernie, Revelstoke, Rossland, Trail, Grand-Forks jusqu'à Kamloops, à l'Ouest.

Vancouver.

De l'ouest de Kamloops jusqu'à la côte.

Victoria.

L'île de Vancouver.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

Wm. Himsworth,
Sous-ministre en office.

Districts d'inspection des denrées alimentaires par ordre d'importance, basée sur la population, d'après le recensement de 1910, ainsi que la liste des inspecteurs et le salaire de chacun.

District.	Population	Inspecteur.	Appointements.
1. Montréal	600,000	J. J. Costigan	$500
		D. J. Kearney—12/3/13	400
2. Toronto	500,000	J. H. Dager	200
3. Hamilton	490,471	D. M. Cameron—21/3/13	400
4. Windsor	465,750	J. Talbot	200
5. Nouvelle-Ecosse	459,574	W. J. Waugh	350
		Moses Delorey—27/11/12	100
6. Québec	409,614	F. Z. W. E. Béland	300
		F. X. Roy—17/10/12	100
		A. Pelletier..1/10/12	300
		N. Bélanger—17/5/13	100
		Onésime Brochu—19/5/13	100
7. Ottawa	404,959	J. R. Rickey, service intérieur	1,200
8. Nouveau-Brunswick	331,120	J. C. Ferguson	200
9. Townships de l'Est	300,104	J. C. Rouleau	200
10. Manitoba	300,000	A. C. Larivière	200
11. Trois-Rivières	293,216	Dr Lavallée—27/3/12	400
12 Kingston	253,021	J. Hogan	200
13. Saskatchewan	250,000	Pas d'inspecteur.	
14. Alberta	250,000	Pas d'inspecteur.	
15. Valleyfield	249,980	Pas d'inspecteur.	
16. Vancouver	175,000	J. F. Power	200
17. Ile du Prince-Edouard	103,259	Wm. A. Weeks	200
18. Nord d'Ontario	135,330	Pas d'inspecteur.	
19. Montagnes-Rocheuses	61,889	Thos. Parker	200
20. Victoria	40,000	D. O'Sullivan	200

Travaux publics (imputables sur le capital)—Edifices publics—Hôtel des Monnaies, Ottawa—affinage—magasin supplémentaire, $35,000.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre a-t-il l'intention de faire un remaniement des appointements des fonctionnaires de l'hôtel des monnaies? Je comprends que lors de la fondation de l'hôtel des monnaies une certaine échelle de salaires a été établie là à un certain taux et que ce dernier n'a pas été remonté, bien qu'il l'ait été dans toutes les autres branches du service. La besogne à l'hôtel des monnaies est assez ardue, surtout celle des employés supérieurs, et cette question mérite considération.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Les traitements des employés de l'hôtel des monnaies ne sont pas de mon ressort, mais de celui du ministre des Finances.

Travaux publics (imputables sur le revenu)—Edifices publics—Nouvelle-Ecosse—Amherst—Manège, $30,000.

M. SINCLAIR: Est-ce l'intention du département de construire un arsenal à New Glasgow?

M. ROGERS: Je ne puis donner les intentions du ministère de la Milice.

M. NANTEL.

M. CHISHOLM (Antigonish): A-t-on l'intention de bâtir un arsenal à Antigonish? Le Gouvernement a acheté là, dernièrement, au prix de $1,200, une propriété que des estimateurs désintéressés avaient évaluée à $700 ou $800 Le capitaine Bingbey, du ministère de la Milice, est allé à Antigonish l'automne dernier et a fait au Gouvernement rapport que cet édifice n'était aucunement utilisable pour cette fin. Le capitaine Binghey a aussi rapporté que $700 ou $800 représentait la valeur intrinsèque de la propriété, qu'elle n'était pas convenable et qu'on peut acheter une propriété convenable sur la rue principale pour $1,000.

M. ROGERS: Cela est entièrement du ressort du ministre de la Milice et au ministère des Travaux publics nous n'avons reçu aucune demande en ce sens.

M. CHISHOLM: Dans le cas où le ministère des Travaux publics recevrait une demande en ce sens de la part du ministère de la Milice, consentirait-il à installer un arsenal dans une propriété qui aurait été condamné par un officier du ministère de la Milice?

M. ROGERS: Notre devoir serait simplement d'ériger l'édifice aussitôt que les plans en auraient été préparés.

M. TOBIN: Y a-t-il eu une demande de soumissions pour l'érection d'un édifice public à Weedon Station, dans le comté de Wolfe et, dans l'affirmative, qui a obtenu le contrat et à quel prix?

M. ROGERS: Parlant de mémoire, le sous-ministre dit qu'il n'a pas été demandé de soumissions pour Weedon.

M. TOBIN: Le ministre voudrait-il donner instruction à son assistant de me fournir ce renseignement par écrit?

M. ROGERS: Certainement.

M. TOBIN: Le Gouvernement a-t-il acheté un site pour un édifice public à Disraéli et de qui?

M ROGERS: Aucun achat n'a encore été fait.

M. TOBIN: Le département a-t-il reçu de Disraéli une petition lui demandant d'acheter un emplacement des frères Champoux? Il y a quelque temps, le ministre m'a dit que le Gouvernement avait en délibération une option de $5,500. On me dit que le département a reçu de Désraéli une pétition lui demandant d'acheter toute la pièce de terre qui appartient aux frères Champoux. Est-ce l'intention du département d'acheter ce terrain et les édifices appartenant aux frères Champoux, de réparer ces édifices et d'en faire un édifice public? S'il en est ainsi, cela ne rencontrera point les vues des gens de Disraéli. Ils voudraient bien avoir un édifice public, mais ils en veulent un neuf et qui fasse honneur à la ville. Disraéli est une jolie petite ville d'une population de 1,600 à 1,800 âmes, et il faudrait que cet édifice fût central. Si le ministre désire des renseignements concernant Disraéli, mon ami de Peel, qui a visité cette localité il y a quelques années, pourra lui en fournir.

M. ROGERS: Cette question est en délibération et, jusqu'à présent, rien n'a encore été décidé relativement à l'achat de l'emplacement. Nous désirons recueillir tous les renseignements possibles avant de construire un édifice dans cette ville; en tous cas, mon honorable ami (M. Tobin) pourrait bien nous dire ce qu'il en pense.

M. TOBIN: Si le ministre des Travaux publics veut s'en rapporter à moi, j'irai à Disraéli dans quelques jours, j'y consulterai l'opinion publique et je lui promets de lui indiquer un emplacement qui rencontrera l'approbation des citoyens de Disréali. A Weedon, le conseil municipal avait choisi un emplacement pour y élever un édifice public, mais, plus tard, l'influence du Gouvernement intervint et l'on en choisit un autre. Les gens de Disraéli ne veulent pas que le Gouvernement achète de vieux édifices et les répare; ils méritent mieux que cela.

M. ROGERS: Si l'honorable député veut bien nous adresser sa recommandation, nous y attacherons un grand poids.

M. BOIVIN: En l'absence de l'honorable député de Missisquoi (M. McKay), je me permettrai de faire remarquer au ministre qu'il n'y a aucun crédit de prévu pour l'érection d'un édifice dans la ville de Farnham. Le bruit court que plusieurs requêtes ont été adressées au Gouvernement à cet effet. Le Gouvernement possède déjà à Farnham un édifice employé comme bureau de poste, mais il y a plusieurs années qu'il a été bâti et il est trop petit. Le ministre sait qu'en 1911 la ville a été virtuellement détruite par un incendie. Les autorités de la ville, avec l'aide du Gouvernement provincial, ont bâti un magnifique hôtel de ville et un palais de justice, et les habitants font tout ce qu'ils peuvent pour relever et embellir leur ville. Il y a un très bel emplacement pour un nouvel édice public.

On me dit que Farnham va devenir un centre douanier important. Je prierais le ministre de vouloir bien prendre en sérieuse délibération toute requête qui pourrait lui être adressée par les électeurs de ce comté pour l'érection d'un édifice public. Je me permettrai aussi de faire remarquer au ministre que l'édifice public de Granby, dans le comté de Shefford, est absolument trop étroit pour ce village entreprenant et qui s'accroît rapidement. L'édifice actuel est tellement insuffisant qu'un homme d'affaires n'y peut obtenir un casier et que le soir, à l'heure du courrier, il n'y a pas assez de place dans le bureau pour les gens qui n'y demeurent, cependant, que juste le temps nécessaire pour recevoir leur courrier. Toute amélioration que pourrait y faire le ministre des Travaux publics serait fort bien reçue.

M. VERVILLE: Voici un crédit de $45,000 pour un bureau de poste à Maisonneuve. On a demandé dans le temps des soumissions pour l'érection d'un édifice, mais on a changé l'emplacement et modifié les plans, de sorte que je ne sais plus où en est la question.

M. ROGERS: Nous apprécions le développement rapide de Maisonneuve. On avait choisi un emplacement pour y ériger un édifice public, mais, comme le sait l'honorable député, les gens ont demandé que l'on modifiât les plans et que l'on changeât l'emplacement primitif pour la partie commerciale de la ville qui s'étend constamment. Le département s'occupe de cette question et l'on travaille à préparer des plans. On me dit que c'est là un des travaux qui vont commencer immédiatement.

M. LAFORTUNE: En 1909, des fonds furent votés pour l'érection d'un bureau de

poste et d'un édifice public à Saint-Jacques-de-l'Achigan, dans le comté de Montcalm, ma circonscription électorale. On choisit l'emplacement, on en fit l'acquisition et l'on prépara des plans. Je regrette vivement de ne trouver au budget aucun crédit pour procéder à l'exécution des travaux proposés. Cela est fort regrettable pour mes électeurs; le changement de Gouvernement a renversé leurs espérances. Le Gouvernement actuel avait promis de continuer sur ce point la ligne de conduite de l'ancien Gouvernement qui, à mon humble avis, était excellente. Le département de l'honorable ministre est si bien administré, que je ne puis m'empêcher de croire que cette omission ne soit le résultat d'une erreur. Ne pourrait-il la réparer et rendre ainsi justice à mes électeurs qui sont de fervents conservateurs? Il s'agit ici d'un village très florissant, possédant un collège important, un couvent, des manufactures et deux banques. L'une de ces banques a été dévalisée dernièrement, mais j'espère que cela n'arrivera plus. Le ministre ne saurait s'imaginer le service qu'il rendrait à cette population en lui accordant un bureau de poste. Je suis certain que, connaissant la situation, il nous rendra justice.

M. ROGERS: Comme je l'ai expliqué l'autre soir, je n'ai point entendu parler de cette question depuis que je suis ministre des Travaux publics. Mais, comme je l'ai dit à l'honorable député, je vais m'en occuper d'autant plus volontiers qu'il a su éveiller toutes mes sympathies en m'assurant que ses commettants sont de si bons conservateurs.

Loyers, réparations, meubles, chauffage, etc. —Edifices publics d'Ottawa—Rideau-Hall—Agrandissements et améliorations, $135,000.

M. GRAHAM: Que se propose-t-on de faire à Rideau-Hall?

M. ROGERS: Nous nous proposons d'agrandir la façade. L'entrée est fort mesquine et nous avons l'intention d'ériger une façade convenable, avec des bureaux pour le secrétaire militaire, et des salles au-dessus. Nous espérons réussir à faire quelque chose de bien.

M. CARVELL: Je regrette d'entendre la déclaration que fait ce soir l'honorable ministre. Ce pays, je crois, est assez riche pour procurer une résidence convenable à son Gouverneur général; le ministre peut faire à l'édifice actuel toutes les réparations qu'il voudra, il n'aura jamais en fin de compte que le vieil édifice que nous avons actuellement. Au cours des quarante dernières années, on a dépensé beaucoup d'argent sur cet édifice et il n'y paraît guère. J'espère que le ministre changera d'idée et étudiera la question de procurer au Gouverneur général une résidence qui fasse honneur au pays.

M. LAFORTUNE.

M. ROGERS: Cette question a été étudiée très sérieusement; et, considérant l'importance historique qui s'attache à l'emplacement de la résidence actuelle, Rideau-Hall, on ne saurait être trop prudent en conseillant un changement quelconque. D'après les renseignements que j'ai recueillis près de ceux qui y sont les plus intéressés, je suis absolument persuadé qu'ils sont satisfaits de l'édifice, spécialement depuis le nouvel agrandissement que, comme le sait mon honorable ami, l'on y a fait l'an passé. L'agrandissement proposé améliorera la salle à manger, tout en donnant à l'édifice une façade convenable, et je pense qu'avec ces améliorations, cette résidence sera convenable et répondra aux désirs de ceux qui y sont directement intéressés.

M. CHISHOLM: Quels travaux le ministre se propose-t-il de faire exécuter à Antigonish-Landing?

M. ROGERS: Il s'agit d'une amélioration, de réparations peu considérables.

M. CHISHOLM: Des réparations au vieux quai qui y existe depuis des années?

M. ROGERS: Des réparations au quai et au débarcadère.

M. CHISHOLM: Le ministre a-t-il reçu un rapport sur le dragage du port, et sur l'édifice d'une autre place de débarquement située dans le voisinage?

M. ROGERS: Oui.

M. CHISHOLM: Le ministre consentirait-il à ce que ce rapport paraisse dans le hansard?

M. ROGERS: Oui. Dans un rapport daté du 13 mars 1913, l'ingénieur de district, M. Millidge, déclare ce qui suit:

On a demandé des améliorations au-dessus de Red-Point, comprenant la construction d'un quai et d'un chemin conduisant au débarcadère, le dragage d'un bassin et d'un chenal de 10 pieds à eau basse relativement en droite ligne, le tout au bénéfice de 30 bateaux à moteurs: 8 à Antigonish employés pour les excursions pendant l'été, et 22 à Dunn's-Cove, employés pour la pêche, sur la côte est de la baie, à l'entrée et sur la côte ouest de la baie Saint-Georges, entre l'entrée de la baie et le cap Georges.

Au cours des opérations hydrographiques opérées en 1911 et en 1912, on représenta à mes aides que, si ces améliorations étaient faites, ce chenal serait beaucoup plus employé par les propriétaires des bateaux de pêche à moteurs qui viennent de temps en temps au débarcadère, apporter du poisson frais au marché d'Antigonish ou y prendre des provisions.

Je suis d'avis qu'il ne serait pas opportun pour le moment d'entreprendre autre chose que la construction d'un quai et celle d'un chemin conduisant au débarcadère.

On trouvera ci-dessus le coût approximatif pour la construction d'un quai et celle du chemin du débarcadère, tels que décrits sur le plan n° 2 ci-joint, ainsi que quatre proposi-

tions d'amélioration au moyen de travaux de dragage:

Quai et chemin conduisant au débarcadère.. .. .. .

M. CHISHOLM: Que signifie le crédit de $27,000 pour amélioration du port de Tracadie?

M. ROGERS: Dans ces améliorations se trouve compris un quai à culées et à travées, de 222 pieds de long, avec une superstructure en bois créosoté et deux culées de 20 par 20 à son extrémité extérieure, au coût estimatif de $4,000. Il y a aussi, du côté nord, des travaux de protection de 860 pieds de longueur, 400 pieds d'un terrassement de branchages et de pierres de 7 pieds de largeur, et quelques autres travaux.

M. CHISHOLM: Est-ce à Bowerman-Head ou a Barry's-Beach que doivent s'exécuter ces travaux?

M. ROGERS: On ne semble point avoir mentionné le nom.

M. CHISHOLM: Quelle est la date du rapport sur lequel est basé ce crédit?

M. ROGERS: Août 1912.

M. CHISHOLM: Avez-vous sous la main le rapport reçu au cours de l'été de 1911?

M. ROGERS: Non.

M. CHISHOLM: Le ministre voudrait-il me faire remettre une copie du rapport de 1911, alors que l'on proposait de construire une jetée au quai de l'ouest à un coût estimatif de $12,700, et me dire pourquoi l'on a abandonné l'allocation primitive et adopté cette nouvelle proposition?

M. ROGERS: Je fournirai tous les renseignements désirés.

M. SINCLAIR: Comment se fait-il que le crédit inscrit l'année dernière au budget pour prolonger le brise-lames de New-Harbour soit disparu cette année? C'est un item très important et ces travaux sont absolument nécessaires à cet endroit. C'est une des places les plus exposées du littoral et, avant la construction de ce brise-lames, les pêcheurs de cette localité avaient beaucoup à souffrir du mauvais temps. En effet, pendant les nuits de mauvais temps, ils étaient obligés de faire garder leurs bateaux de crainte que, si la tempête s'élevait, ils ne fussent perdus.

L'ancien Gouvernement a fait construire, au coût de $27,000, un brise-lames qui forme un excellent petit port pour les bateaux de pêche. Immédiatement, la localité est devenue prospère et un village florissant s'est développé à l'abri du brise-lames. On y a bâti de nombreuses et spacieuses villas, et c'est maintenant l'un des villages les plus florissants de cette partie de la côte. Il y eut tant de jeunes gens qui se procurèrent des bateaux, et le village augmenta si rapidement, qu'il n'y eut bientôt plus de place derrière le brise-lames, et que de nombreuses querelles s'élevèrent parce que tout le monde ne pouvait se mettre à l'abri à l'approche d'une tempête. Les libéraux prétendaient que le brise-lames leur appartenait et qu'ils s'y abriteraient, tandis que les conservateurs essayaient de les en éloigner. L'ancien gouvernement décida de prolonger le brise-lames de cent pieds et une allocation de $20,000 fut inscrit dans les premiers crédits demandés par ce Gouvernement. On m'a dit que des soumissions avaient été demandées, des relevés hydrographiques préparés, et toutes les dispositions prises pour construire ce brise-lames. J'ai été très surpris de ne point voir commencer les travaux. Sous l'ancien Gouvernement, dans le cours des dix années, sur les quatorze qu'il a détenu le pouvoir, le comté de Guysborough n'apparaît pas une seule fois au budget avant 1896, uniquement parce que ce comté était représenté par un libéral. On dirait que le Gouvernement actuel veut encore affamer le comté, car presque tous les crédits de cette nature ont été biffés des subsides par le prédécesseur du ministre ou par lui-même. Cet item concernant New-Harbour est très important et je crois de mon devoir de le signaler à l'attention du ministre. On devrait rétablir ce crédit au budget. Ce brise-lames devrait être prolongé. Je désire insister auprès du ministre sur l'importance d'exécuter le plan de l'ancien Gouvernement et de construire le prolongement de ce brise-lames.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je voudrais rappeler au ministre des Travaux publics les promesses qu'il faisait aux électeurs du comté d'Antigonish à la veille des dernières élections, mais comme il se fait tard, je serai très court. Il y a certains faits que je veux faire consigner au hansard pour donner au ministre l'avantage de pouvoir y réfléchir à loisir. D'après la lettre que le ministre écrivait au sénateur Girroir et qui fut publiée dans le "Casket" le 9 janvier 1913, les crédits principaux et supplémentaires, qui n'avaient point encore été préparés, ni les uns ni les autres, devaient s'élever à $211,300; mais d'après l'état bugétaire qui a été soumis, ces crédits principaux et supplémentaires ne forment qu'une somme de $100,000, pas tout à fait la moitié de la somme promise. Des gens peu charitables pourraient dire que c'est à peu près la proportion de leurs promesses que les conservateurs peuvent tenir, mais laissons cela.

Je désire faire remarquer qu'il n'y a pas un seul item nouveau pour le comté d'Antigonish. Ceux qui se trouvent au cahier budgétaire ne sont virtuellement que des crédits renouvelés où qui se trouvaient dans les prévisions budgétaires pour l'année 1911-1912. Je veux faire remarquer aussi que dans la lettre du ministre des Travaux publics au sénateur Girroir, et que ce dernier a fait circuler dans toute l'éten-

due du comté, il était question d'un crédit de $90,000 pour Georgeville et d'un autre de $15,000 pour Auld's-Cove; et cependant, ni l'un ni l'autre de ces crédits n'apparaissent aux prévisions budgétaires pour cette année. Peut-être le ministre pourra-t-il nous dire pourquoi ces crédits ne s'y trouvent point et pourquoi il n'a point tenu les promesses qu'il avait faites au sénateur Girroir et que celui-ci avait répétées aux électeurs d'Antigonish. Il est très humiliant pour certains conservateurs de cette circonscription de voir que ces crédits ont été omis. Les gens ont été trompés à ce point que, le dimanche précédent les élections, on annonça publiquement que les matériaux avaient été commandés et que les ouvriers allaient se mettre incessamment à l'ouvrage. J'eus l'occasion de discuter la promesse du ministre au sénateur Girroir avec l'un des principaux citoyens de l'endroit—je tairai son nom—et je lui dis que la lettre qui avait été publiée dans les journaux dans le but de faire croire que les crédits pour le comté d'Antigonish avaient été inscrits dans les prévisions budgétaires pour l'exercice 1913-1914, était un leurre. Mon interlocuteur me répondit: "Allons donc! Il est vrai que la liste des crédits avait pour titre: "Liste des crédits prévus pour le comté d'Antigonish," mais vous remarquerez que la lettre dit formellement que ces crédits ont été inscrits dans les prévisions budgétaires pour le comté d'Antigonish; le mot "prévus" signifie tout simplement que les crédits n'ont pas encore été adoptés et le ministre ne pouvait pas employer un autre mot." Il ajouta que c'était une expression technique, mais que le ministre et le sénateur Girroir avaient donné leur parole que ces item figureraient au budget. Ce monsieur dont je parle est un conservateur honnête et consciencieux, un bon et loyal Ecossais, qui ressentira cet affront s'il est l'homme que je crois. Il ne s'en laissera point imposer ainsi par le ministre des Travaux publics ou par le sénateur Girroir. Quant aux items, le premier est celui de Tracadie. Nous avions commencé ces travaux. Des relevés furent faits au cours de l'été de 1911 pour un quai à West-Arm, au coût estimatif de $12,700. Je suis heureux de constater que le ministre fait mieux et qu'il propose d'y consacrer $27,000.

Voici maintenant Blue-Rock. Un rapport du 31 janvier 1911 demandait une prolongation devant coûter $8,300 et des réparations au montant de $600. La négligence que l'on a apportée à faire ces réparations a été cause qu'elles ont coûté $1,200 au lieu de $600. Le prolongement prévu dans l'état budgétaire pour l'exercice 1911-1912, sous l'ancienne administration, ne figure ni dans les crédits principaux ni dans les crédits supplémentaires pour cette année. Vient ensuite Delorey's-Beach; ce n'est point un nouvel item. Il y avait un rapport daté du 13 février 1908 concernant ces travaux dont le coût était évalué à $20,000. La première partie fut construite au coût d'environ $5,000, et l'on se proposait de dépenser $6,500 au cours de l'exercice 1911-1912. Les $6,500 ne furent point employer et, conséquemment, il se trouve que la somme de $14,700 est maintenant disponible. Quant à Malignant-Cove, il s'agit de vieux travaux. Une somme de $2,300 figurait dans les crédits de 1911-1912, mais elle n'a point été dépensée. Il s'en suit que les travaux coûteront maintenant $4,000. Si le département avait été moins négligent, ils auraient pu être achevés pour $2,300.

McNair's-Cove est un ancien projet, le crédit actuel n'étant virtuellement que le renouvellement de celui qui figurait dans l'état budgétaire de 1911-1912 pour un montant de $5,400. Ce crédit ne fut point utilisé et l'on se contenta de dépenser $1,100 en réparations; et maintenant on demande un crédit de $5,500. Southlake, Lakeville est aussi un ancien projet qui étaient évalué à $4,000 dans les crédits de 1911-1912; cette année, l'appropriation est de $3,000. Ogden's-Pond est également un ancien projet destiné à réparer le dommage causé au cours de l'été de l'exercice 1911-1912. Le ruisseau de McAra est encore un ancien projet pour lequel un crédit de $1,700 figure dans les prévisions budgétaires de 1911-1912. Cette somme n'a pas été dépensée et elle reparaît aujourd'hui dans les chiffres budgétaires.

A l'exception des $14,300, différence entre les $27,000 proposés pour effectuer des améliorations au port de Tracadie, et les $12,700 qui figuraient dans les prévisions budgétaires pour 1911-1912, pas un seul dollar n'a été prévu pour le comté d'Antigonish en dehors de ce que nous avions inscrit au budget, comme je l'ai établi, si ce n'est pour couvrir les dépenses supplémentaires causées par la négligence du Gouvernement à employer à temps l'argent disponible. Tout le reste ne comprend que des crédits renouvelés. Et au sujet de Georgeville et de Auld's-Cove? Pourquoi a-t-on supprimé les crédits antérieurement accordés à ces localités? Pourquoi n'accorde-t-on à Bayfield que quelques réparations à son quai et rien de plus? Dans un rapport en date du 1er avril 1911, le coût estimatif des travaux nécessaires à cet endroit était de $35,000. Bayfield est une place importante. D'après le rapport ci-dessus mentionné, les exportations et les importations pour l'année 1910, se sont élevées respectivement à $25,950 et à $4,000.

Il y avait vingt-cinq bateaux de la localité occupés à la pêche, et trente bateaux du dehors fréquentaient le port pendant la saison de la pêche. C'est de là que les cultivateurs du comté d'Antigonish et du comté de Guysborough expédient leurs produits

à Terre-Neuve. On aurait dû s'occuper de ce port. Dans les prévisions budgétaires de 1911-1912, nous y avions affecté un crédit de $35,000, mais le Gouvernement actuel l'a complètement ignoré.

Parlons maintenant du prolongement de Blue-Rock. Lorsque le ministre des Travaux publics écrivait cette lettre au sénateur Girroir et parlait de la générosité et de la munificence du Gouvernement, il le prenait tout simplement sous son bonnet. En réalité, le Gouvernement a trouvé dans les prévisions budgétaires pour 1911-1912 des crédits pour le comté d'Antigonish, et il les a supprimés. Il a revisé ceux-ci et il s'en attribue tout le mérite. Mais, comme je l'ai dit, les prévisions budgétaires ne contiennent aucun crédit nouveau pour le comté d'Antigonish. Le Gouvernement revise les anciens crédits et il en veut avoir tout le mérite. Il ne fait que ce qu'il aurait dû faire l'an passé.

M. ROGERS: Je vois, par les remarques de l'honorable député, qu'il semble content que l'on ait supprimé le crédit de $90,000 pour Georgetown.

M. CHISHOLM: J'en suis bien fâché.

M. ROGERS: Si je pensais satisfaire encore davantage l'honorable député d'Antigonish, je n'hésiterais pas, à sa requête, à supprimer entièrement de la liste des crédits les différents item dont il a parlé.

M. CHISHOLM: Assurément, le ministre ne saurait être si mesquin.

M. ROGERS: J'aimerais tant à faire plaisir à mon honorable ami.

Nouveau-Brunswick—Bathurst, améliorations du port, $50,000.

M. TURGEON: Je présume que ces crédits sont pour faire exécuter des dragages dans le port de Bathurst. Le contrat est-il déjà signé?

M. ROGERS: Pas encore.

M. TURGEON: Je demanderais au ministre de le faire signer au plus tôt et de pousser les travaux avec toute l'énergie possible, car de grands intérêts dépendent de l'achèvement de ces améliorations qui furent commencées, il y a quelques années, par l'ancien Gouvernement. La Bathurst Lumber Company a 40,000,000 de pieds de bois de construction à expédier et elle se trouve placée à un grand désavantage, étant obligée d'employer des bateaux plats pour sortir son bois du port. Cette somme ne sera pas suffisante pour achever ces travaux. En attendant, j'espère que les adjudicataires pourront donner une profondeur d'eau suffisante pour permettre aux grands navires de prendre une partie de leur cargaison avant la clôture de la navigation.

Je félicite le ministre d'avoir inscrit ce montant dans le budget. J'espérais l'an dernier que la chose serait faite. Cependant je ne le blâme pas, parce qu'il n'était

responsable de l'action du ministère l'an dernier. Les maries-salopes sont-elles arrivées à Bathurst pour aider le "Restigouche" qui fait le dragage sur la barre extérieure?

M. ROGERS: Le remorqueur est arrivé et les maries-salopes sont attendues à très brève échéance. Des soumissions ont été demandées pour le dragage et l'ouvrage sera donné à l'entreprise dans peu de temps.

Stonehaven—Quai, $1,200.

M. TURGEON: Est-ce pour des réparations?

M. ROGERS: Des réparations au quai.

Ile du Prince-Edouard—Cardigan—prolongement et reconstruction du quai du bac-passant, $10,000.

M. HUGHES: Cela veut-il dire un quai de chaque côté de la rivière?

M. ROGERS: C'est pour la reconstruction du présent quai.

M. HUGHES: Il ne vaudra rien s'il n'y a pas un quai de chaque côté de la rivière, parce que c'est destiné à servir à un bac.

M. ROGERS: Vous ne pouvez avoir tout en une seule année.

M. HUGHES: Je suppose que l'ouvrage se fera après demandes de soumissions et par contrat?

M. ROGERS: Par contrat.

Little-Sand—brise-lames, $13,500.

M. HUGHES: Est-ce destiné à faire un havre pour les bateaux?

M. ROGERS: Un havre pour les bateaux des pêcheurs.

M. HUGHES: Cette somme suffira-t-elle pour construire un brise-lames?

M. ROGERS: L'estimation est de $22,500: $11,500 pour le quai et $13,500 pour le brise-lames.

M. HUGHES: C'est un ouvrage qui est très désirable. Quelle profondeur d'eau pouvons-nous espérer avoir?

M. ROGERS: 8 à 10 pieds.

North-Lake—havre de bateaux, $24,000.

M. ROGERS: Ce montant est destiné à la construction de deux brise-lames formant un havre pour les bateaux de pêche.

M. HUGHES: Le ministère a-t-il un rapport de l'ingénieur sur cet ouvrage?

M. ROGERS: Oui.

M. HUGHES: Est-ce qu'il le recommande?

M. ROGERS: Oui.

M. HUGHES: J'ai appris de l'ingénieur même qui a fait les relevés, il y a environ

deux ans, qui m'a dit qu'à son avis la construction d'un brise-lames à cet endroit n'était pas praticable et il recommande de le construire à Long-Point, à quelque distance de cet endroit. L'ingénieur en chef était M. Hegan. Qui a fait les relevés sur lesquels est basé le rapport qui a été fait au ministre.

M. ROGERS: M. Hyndman.

M. HUGHES: Je crois que c'est un jeune M. Miller qui a fait les relevés. Sans doute, c'est M. Hyndman qui l'a signé. Un havre pour les bateaux sera très désirable sur cette cour, mais il est convenable de choisir un endroit plus propice pour l'y installer. S'il y a une barre de sable mouvant comme dit M. Hegan, qui a une très grande expérience en travaux de cette nature, il serait bon d'étudier la question de savoir si vous pouvez construire un havre qui sera permanent, à cet endroit, une autre chose à étudier, c'est si le havre ne pourrait pas gêner la direction des sables qui dérivent. Les fermes dans le voisinage pourraient subir de gros dommages. Et qu'arriverait-il dans ce cas, je sais que l'ingénieur en chef a des doutes à ce sujet, le ministère serait obligé d'indemniser les cultivateurs dont les terres seraient endommagées. Le ministère serait bien avisé d'étudier avec soin cet endroit particulier ou Long-Point, que l'ingénieur en chef a recommandé il y a environ quelques ans, comme le meilleur endroit.

M. ROGERS: Nous ferons examiner la chose avec soin.

M. HUGHES: A-t-il été fait quelques changements dans l'état de l'ingénieur en chef à Charlottetown?

M. ROGERS: Il est l'ingénieur consultant.

M. HUGHES: Que signifie cela?

M. ROGERS: L'ingénieur en charge profiterait de ses conseils.

M. HUGHES: M. Hegan serait-il obligé d'assumer la responsabilité?

M. ROGERS: Non ; mais il donnera à l'ingénieur en charge tous les renseignements possibles.

M. HUGHES: Après le changement de gouvernement, plusieurs des partisans de l'administration semblaient être sous l'impression qu'ils auraient une occasion d'obtenir un pot-de-vin considérable sur la plupart des dépenses faites dans l'île du Prince-Edouard, et M. Hegan a reçu de nombreuses visites, mais il ne voulait pas approuver rien de semblable. Il s'est fortement élevé contre cela, et ces gens sont allés jusqu'à le menacer de destitution. Dans ces circonstances, j'aimerais savoir si M Hegan aurait le pouvoir de résister à cette sorte de chose, ou si c'est à cause de sa résistance que sa responsabilité lui a été enlevée.

M. McLEAN (Queen) (I.-P.-E.): Vous plairaît-il de nommer les gens que vous visez?

M. ROGERS: M. Hegan a demandé un changement. Mon honorable ami (M. Hughes) a-t-il obtenu ces renseignements de M. Hegan lui-même, ou l'a-t-il eu de seconde main?

M. HUGHES. Cette question n'est pas juste, il est bien connu que la chose a été faite. Je ne crois pas que la chose a été faite par les députés qui appuient le Gouvernement dans cette Chambre, et il se peut qu'ils ne l'approuveraient pas, cependant je crois qu'ils le savaient. Je ne suis pas surpris que M. Hegan ait demandé un changement, car il se trouvait dans une position difficile. Il devait, pour protéger le ministère, soutenir une lutte qui a dû lui être des plus désagréable. Je dis au ministre que je suis d'avis que si l'on enlève à M. Hegan ses pouvoirs, le ministère en souffrira. En ce qui concerne ses opinions politiques, je l'ai entendu exprimer des mots qui indiqueraient qu'il a des tendances conservatrices, mais je ne crois pas qu'il soit un partisan de l'autre parti, par le fait qu'il a été nommé par sir John Macdonald. Le ministère serait très avisé s'il donnait plus d'autorité à M. Hegan, plutôt que de lui enlever des pouvoirs. M. Hyndman est un bon ingénieur, je crois, mais il sait ce qui se passe et s'il sait que son chef a été rebuté pour avoir essayé de protéger le ministère, il n'est que naturel de s'attendre que M. Hyndman ne se mettra pas dans l'embarras en faisant la même chose. L'ingénieur en chef était supposé être chargé du dragage dans la province, mais depuis que ce Gouvernement est monté au pouvoir, il a nommé un surintendant de dragage et je ne sais pas si M. Hegan est le supérieur du surintendant ou si c'est ce dernier qui est le supérieur de l'ingénieur, mais je sais qu'un nouveau capitaine a été nommé sur la drague n° 9 et que le capitaine faisait du dragage privé pour Matthew et McLean, à Souris, et cela contre le désir de M. Hegan, et M. McLean de la société Matthew and McLean a dit à M. Hegan qu'il ne lui permettrait pas d'intervenir. Il a demandé compte au capitaine pour faire de l'ouvrage sans l'autorisation des fonctionnaires du ministère, et le capitaine de la drague a continué de faire l'ouvrage. J'ai fait inscrire une question sur le Feuilleton, pendant cette session, demandant quel dragage avait été fait pour des maisons particulières ou des gens dans l'île du Prince-Edouard, et la réponse a été "aucune", si ce n'est une demi-journée de dragage fait pour McDonald Brother, de Georgetown, et le ministère n'a pas cru

qu'il valait la peine d'en demander le paiement. Je dis que le ministère a fait du dragage particulier pour McLean, à Souris, et que le capitaine le sait.

M. McLEAN: M. Hegan le sait-il?

M. HUGHES: Oui, il a eu une dispute à ce sujet, car M. Hegan s'opposait à ce que le capitaine le fasse sans son autorisation ou celle du ministère. J'ai compris que M. Poole, de Lower-Montague, voulait faire faire du dragage, mais le ministre ne voulait pas le faire à moins d'en être payé. Je crois que tout le monde devrait être traité de la même manière. Voilà quels sont les faits et je demanderais au ministère de faire une enquête.

M. ROGERS: Nous examinerons la chose et si les faits sont conformes à la déclaration de l'honorable député, nous renverrons tous ceux qui y ont pris part.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. McLEAN: L'honorable député (M. Hughes) a déclaré que M. Hegan avait été sondé par des conservateurs importants et demandé un pot-de-vin sur les travaux publics. Je ne crois pas un mot de cela et je ne crois pas que M. Hughes pourrait amener M. Hegan à dire cela, parce que cela n'est pas, et l'honorable député se laisse emporter par son imagination. Il n'y a pas un homme important du parti conservateur qui se rendrait coupable de pareille chose. Je défie l'honorable membre de déposer une déclaration de M. Hegan disant qu'on lui a fait des ouvertures. Je ne crois que l'honorable député puisse venir ici avec une conscience nette, parce que si la rumeur est vraie, il aurait construit sur une propriété publique du Canada, et cet entrepôt y est encore. Lorsque le parti libéral était au pouvoir, du dragage a été fait près de son propre entrepôt. Le dragage que le département a fait cesser se faisait à un endroit où il avait un dépôt de vase, d'environ dix-huit pouces, capable de tenir les ancres. Ce dépôt était en train d'être enlevé d'après les ordres de quelques fonctionnaires. La conséquence a été que les navires ne pouvaient pas jeter l'ancre à cet endroit. Le capitaine de la drague en fit un rapport au ministère, et ce dernier ordonna de cesser ce dragage. L'honorable député de King fait une déclaration contraire, qu'il doit savoir n'être pas vraie.

M. HUGHES: Je n'ai rien fait de semblable, mais l'honorable député de Queen dit une chose qu'il sait n'être pas vraie, ou bien il ne connaît rien du tout de cette affaire. Il n'y a que deux quais à cet endroit, celui de l'Etat et celui de Matthew-McLean.

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.).

M. HUGHES: Non, ce n'est pas adopté. L'honorable membre dit une chose absolument fausse. S'il le désire, je le caractériserai d'un terme plus fort. Si le ministère veut faire venir M. Hegan à Ottawa et l'assurer qu'il sera protégé, il donnera les renseignements. Le surintendant du dragage donnera le renseignement, si on le lui demande.

Travaux publics (imputables sur le revenu)—Ports et rivières—Québec—Knowlton-Landing, reconstruction de quai, $8,000.

M. BOIVIN: Ce Knowlton-Landing est-il dans le comté de Brome, sur le lac Memphramagog?

M. ROGERS: Oui.

M. BOIVIN: L'honorable ministre ne se trompe-t-il pas? $8,000 pour un quai à cet endroit?

M. ROGERS: Non, les notes que j'ai devant moi indiquent que c'est pour la reconstruction d'un quai, et les item, y compris les troncs d'arbres et pièces de charpente, la pierre de remplage, la main-d'œuvre, etc., forment un total de $8,000.

M. BOIVIN: Le ministre connaît-il le chiffre de la population de Knowlton-Landing?

M. ROGERS: Je ne le connais pas, mais je ne vois pas quel effet cela pourrait avoir dans le présent cas; c'est le commerce qui s'y fait

M. BOIVIN: L'honorable ministre croit-il qu'il est bien de dépenser $8,000 pour un quai où il n'y a que trois ou quatre familles, $2,000 par famille?

M. SMYTHE: Ce n'est rien: l'ancien Gouvernement a construit un quai où il n'y avait pas de famille du tout.

M. BOIVIN: Un quai en bois a été construit à cet endroit par l'ancien Gouvernement, mais dépenser $8,000 pour un quai à un pareil endroit. Je ne pouvais laisser voter ce crédit sans attirer l'attention sur le sujet. Je ne veux pas proposer qu'il soit retrancher.

M. ROGERS: J'ai donné le renseignement à l'honorable député et je l'assure que j'étudierai ce qu'il a dit.

Sainte-Croix—Prolongement de quai et enlèvement de cailloux, $5,000.

M. FORTIER: Ces ouvrages doivent-ils se faire à l'entreprise ou à la journée?

M. ROGERS: A l'entreprise.

M. FORTIER: Les deux, le prolongement du quai et l'enlèvement des cailloux?

M. ROGERS: Oui.

M. FORTIER: Les plans pour le prolongement du quai ont-il été dressés?

M. ROGERS: Pas encore.

M. FORTIER: Le ministre demandera-t-il des soumissions pour ces travaux?

M. ROGERS: Oui.

M. FORTIER: Ce printemps?

M. ROGERS: Oui.

M. FORTIER: J'en suis très heureux, parce que la localité a grandement besoin de ce quai. Il a été commencé il y a cinq ans. C'est une localité très importante et les cultivateurs n'ont que ce quai pour envoyer leurs produits par bateaux jusqu'au marché de Québec et de Montréal.

Travaux publics (imputable sur le revenu) —Ports et rivières—Colombie-Anglaise—Fleuve Fraser—Bras nord—Améliorations, $200,000.

M. ROGERS: Je propose de modifier ce crédit en retranchant "bras nord".

M. GRAHAM: Est-ce que cela n'est pas changer la destination du crédit? Cela la change du bras Nord pour quelque autre endroit du fleuve. Je n'insisterai pas, mais si je le faisais vous seriez obligé, monsieur le président, déclarer cet amendement anti-réglementaire.

Pour le paiement complet de l'indemnité des membres du Sénat—journées perdues par suite d'absence causée par la maladie durant la session actuelle—nonobstant ce qui est contenu dans le chapitre 10 des Statuts revisés, loi concernant le Sénat et la Chambre des Communes, $11,840.

M. SINCLAIR: Cela couvre-t-il le cas du Dr Robertson, de l'île du Prince-Edouard?

M. STANFIELD: Je ne peux parler pour le Sénat, mais quant à ce qui a trait aux membres de la Chambre des communes, il est pourvu à tous ceux qui ont été malades. Je présume que la même règle s'applique au Sénat.

M. MACDONALD: Mon camarade de pupitre, M. Bickerdike, a été malade; pourvoiera-t-on à lui?

M. STANFIELD: Oui.

M. CARVELL: Pourvoit-on à ceux qui n'ont pas été malades, mais qui ont été absents pour affaires?

M. STANFIELD: Non, pour affaires publiques, seulement.

Travail—Octroi à l'association internationale de législation ouvrière, $500.

M. VERVILLE: Que signifie ce crédit?

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Il y a une association dont le siège principal est en Suisse, et qui s'occupe de recueillir la législation ouvrière dans le monde entier et la publie et l'envoie aux différentes nations. Le Royaume-Uni, les Etats-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et d'autres pays contribuent à l'entretien de cette association. Plusieurs d'entre eux ont donné $1,000 cette année, mais nous ne donnons que $500.

M. VERVILLE: Le ministre a-t-il augmenté son personnel dans le cours de la dernière année, et dans ce cas, y a-t-il des hommes pratiques dans son ministère, et de quels pays viennent-ils?

M. CROTHERS: Je pourrai donner les détails à cet égard à mon honorable ami, il y a eu très peu de nominations; je crois qu'il y a un commis de plus dans le service intérieur et deux ou trois de plus dans le service extérieur.

M. CARVELL: Le ministre du Revenu de l'intérieur a attiré mon attention sur une déclaration que j'ai faite dans cette Chambre il y a une semaine ou deux. J'ai dit qu'un M. Brown avait été nommé agent du service de l'accise à Woodstock, Nouveau-Brunswick, à un salaire de $400. Le ministre me dit que ce n'est pas vrai. J'en suis très surpris. Je connais intimement ce monsieur, il est mon ami et mon voisin, et je croyais sincèrement qu'il jouissait de son petit salaire. Cependant le ministre me dit que tel n'est pas le cas, et j'accepte sa déclaration.

M. MACDONALD: L'honorable ministre des Travaux publics voudrait-il nous dire si nous allons avoir quelque autre budget supplémentaire, plus tard? Je le demande surtout pour savoir s'il sera accordé quelque compensation aux membres de la Chambre. Le ministre est au fait de l'intérêt que les membres des deux côtés de la Chambre ont porté à cette question, et je crois, qu'il devrait faire quelque déclaration sur ce que le Gouvernement a l'intention de faire à cet égard.

M. ROGERS: Je m'y suis beaucoup intéressé moi-même. Je ne peux donner une réponse définitive à mon honorable ami, mais je lui en donnerai une à onze heures, dès que nous nous réunirons ce matin.

M. BOIVIN: Si le Gouvernement décide que le bonus ne sera pas donné, sera-t-il déposé quelque autre budget supplémentaire à onze heures?

M. ROGERS: Non, à moins que ce crédit d'indemnité aux membres ne soit déposé. Il n'y aura pas d'autre budget supplémentaire.

M. GRAHAM: Nous nous sommes efforcés d'expédier du mieux que nous pouvions cette forte somme de crédits supplémentaires ce soir, afin que la Chambre puisse être prorogée cet après-midi, selon l'entente. Mais je crois que le Gouvernement admettra que l'adoption de crédits de cette manière n'est réellement pas ce qu'elle de

vrait être, et qu'à une autre session, il devrait tâcher de déposer le budget de manière à ce que nous ayions raisonnablement le temps de le discuter. On a beaucoup parlé des règles de la Chambre. Je vais révéler un secret d'Etat. Une des propositions que j'ai faites à mes collègues lorsque je faisais partie du gouvernement, à propos des règles, et je crois que cela ferait aussi bien que n'importe quoi pour expédier les affaires, serait de fixer une date après laquelle le Gouvernement ne pourrait plus présenter de législation, excepté du consentement unanime de la Chambre, aucunes subventions aux chemins de fer, aucun budget ne pourraient être présentés; tant de semaines après l'ouverture de la session, toutes les affaires devraient être déposées sur le bureau, excepté s'il y avait urgence et alors, du consentement unanime de la Chambre. Une autre proposition a été qu'il ne devrait pas y avoir de budget supplémentaire. Le ministre des Travaux publics aurait terriblement d'ennuis pendant quelques temps au moins...

M. ROGERS: J'en serais très heureux.

M. GRAHAM: J'ai entrepris de mettre cette règle en vigueur dans mon propre ministère pour démontrer que cela pourrait se faire, et il n'y a eu aucun budget supplémentaire dans ce ministère dans la dernière année que j'ai passée dans ce ministère. Cela entraîne de grandes difficultés, mais cela peut se faire. Si cette règle était établie, savoir que tout soit compris dans le budget principal, sauf dans des circonstances exceptionnelles dans lesquelles il faudrait obtenir le consentement unanime de la Chambre, je crois que cela hâterait l'expédition des affaires mieux que toute autre règle qui pourrait être établie, et cela empêcherait de nous demander de voter d'aussi fortes sommes, virtuellement sans discussion.

M. ROGERS: Il y a certainement du bon dans ce que vient de dire mon honorable ami. La proposition sera portée à l'attention du Gouvernement qui l'étudiera. J'admets parfaitement que l'adoption de crédits comme nous l'avons fait n'est réellement pas la meilleure manière que nous pourrons adopter dans cette Chambre, et nous nous efforcerons à la prochaine session de nous arranger de manière que le budget soit présenté un peu plus tôt.

(Il est fait rapport).

MESSAGE DE PROROGATION DE SON HONNEUR L'ADMINISTRATEUR.

M. l'ORATEUR donne à la Chambre communication de la lettre suivante:

Otawa, 5 juin 1913.

Monsieur,—J'ai ordre de l'Administrateur de vous informer que Son Excellence se rendra à la salle des séances du Sénat, demain à 4 p. m., pour proroger la présente session du Parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. C. Lowther, Lt.-Col.,
Secrétaire du Gouverneur général.

ADOPTION D'UN BILL DES SUBSIDES.

Sur motion de M. ROGERS (ministre des Travaux publics), la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

Arrêté: En vue de faire face aux crédits accordés à Sa Majesté et destinés à solder certaines dépenses du service public durant l'exercice financier finissant le 31 mars 1914, il y a lieu de prélever la somme de $23,470,316.65 sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

(La motion est adoptée.)

Rapport est fait de la résolution, qui est lue une 1re et une 2e fois et adoptée en dernière épreuve.

M. ROGERS demande alors à déposer le bill n° 249, tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public durant l'exercice financier finissant le 31 mars 1914.

La motion est adoptée, le bill lu une 1re et une 2e fois, délibéré en comité et rapporté.

RETRAIT D'UN BILL RELATIF AUX EMBRANCHEMENTS DU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

M. LANCASTER propose:

Que le bill n° 97 relatif aux embranchements de la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien soit retiré et que les droits s'y rapportant qui ont déjà été versés, moins les frais d'impression et de traduction, soient remboursés.

Monsieur l'Orateur, les deux Chambres n'ont pu s'entendre au sujet de ce bill et ses auteurs, en conséquence, désirent le retirer. C'est la motion qui est faite d'ordinaire en pareil cas.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée à quatre heures et vingt minutes, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES

Vendredi, le 6 juin 1913.

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

HOUILLEURS SANS RESSOURCES.

Sir WILFRID LAURIER: Ce matin, j'ai reçu de Vancouver la dépêche que voici:

Cinquante houilleurs du comté de Durham, Angleterre, sont sans ressources ici, vu qu'on

les a engagés à venir au pays pour travailler dans les houillères canadiennes à Cumberland, île de Vancouver. Veuillez saisir la Chambre de l'affaire et demander renseignements au ministre du Travail. La situation de ces mineurs est grave, vu qu'ils ont abandonné leurs foyers et laissé leurs femmes et leurs familles là-bas.

Le ministre du Travail a-t-il reçu quelque renseignement à cet égard?

M. CROTHERS: J'ignorais le fait. Je sais que depuis quelque temps existe une grève dans l'île de Vancouver. Si le chef de l'opposition veut bien me transmettre copie de cette dépêche, je me ferai un devoir de m'en occuper immédiatement.

FOURNITURE DE GLACE POUR LES BUREAUX DE L'ETAT.

M. TURGEON: Le ministre des Travaux publics (M. Rogers) pourrait-il nous renseigner sur la fourniture de la glace pour la Chambre des communes et les départements? La fourniture de la glace est-elle donnée à l'entreprise, et d'où vient cette glace? Depuis quelque temps il est souvent question de la contamination de l'eau et la consommation de glace venant d'eau contaminée, offre tout autant de danger que l'eau contaminée elle-même. Le ministre a-t-il l'intention de donner à l'entreprise la fourniture de la glace pour la prochaine session, et de désigner les localités d'où vient cette glace?

M. ROGERS: La fourniture de la glace est donnée à l'entreprise, paraît-il, mais la glace utilisée ici n'est jamais mise dans l'eau de boisson même. On l'immerge dans le réservoir entourant les tuyaux par où passe l'eau potable. La consommation d'eau de boisson dans les bâtiments civils n'offre donc aucun danger.

M. TURGEON: Quelle est la durée du contrat?

M. ROGERS: Je ne saurais, pour le moment, donner de renseignements au sujet de la nature de ce contrat.

LOI DU SERVICE NAVAL DE 1910.

M. PROULX: Comme le délai fixé pour l'inscription des questions au Feuilleton de la Chambre est expiré, je désirerais poser au premier ministre une question qui intéresse nombre de ses partisans dans la province de Québec. Comme il est possible qu'il se fasse une autre grande consultation populaire avant la prochaine session, il importe qu'on nous donne une réponse. Le premier ministre voudrait-il bien nous dire si la loi du service naval de 1910 sera abrogée et le cas échéant, à quel moment?

M. BORDEN: En réponse à la question fort légitime de l'honorable député, je dois dire que nous l'éclairerons à cet égard, en temps utile, bien avant que cette consultation populaire ait lieu.

LA PATE DE BOIS ET LE TARIF DOUANIER DES ETATS-UNIS.

M. WILLIAM PUGSLEY: Je désire appeler l'attention du ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Perley) sur une question de haute importance pour le pays, ou du moins pour nos fabricants de pâte de bois et de papier. Dans le projet de loi fiscal actuellement en discussion devant le Congrès des Etats-Unis, il est question d'insérer une disposition tendant à frapper nos fabricants de pâte de bois dans la plupart des provinces canadiennes d'une taxe de deux dollars par tonne, vis-à-vis des fabricants de pâte de bois des autres pays. Cette disposition législative décrète que toute pâte de bois, fabriquée dans une province où il y a relèvement du droit de licence ou quelque restriction contre l'exportation de la pâte de bois, du bois de pulpe et du papier de pâte de bois, de pulpe chimique venant de cette province, sera frappée d'un droit de deux dollars par tonne; tandis que la pâte de bois chimique venant des autres pays, qui fait une si vive concurrence à la pulpe canadienne, entre en franchise aux Etats-Unis.

M. l'ORATEUR: Il est fâcheux que l'honorable député ait choisi pareil moment, pour saisir la Chambre de cette question, vu qu'il n'y a rien devant la Chambre. On pourrait parfaitement aborder pareil débat, au moment où la Chambre se forme en comité des subsides. J'ai cru que l'honorable député posait une question.

M. PUGSLEY: Je croyais que vous aviez fait l'appel de l'ordre du jour. Je voulais amener la question sur le tapis avant que la Chambre abordât l'ordre du jour. Il s'agit d'une question d'urgence publique; car à moins que le Gouvernement ne prenne à bref délai quelque initiative, il est possible qu'il soit trop tard pour agir utilement. Au point de vue de l'urgence publique et de l'agrément de cette Chambre, ne pourrais-je pas, monsieur l'Orateur, saisir maintenant la Chambre de cette question?

M. l'ORATEUR Je croyais que l'honorable député se proposait tout simplement de poser une question. Le règlement n'autoriserait pas pareil débat à cette étape des délibérations. On pourrait soulever pareil débat, comme question d'urgence au moment légitime prévu par le règlement, ou bien encore le règlement en permettrait la discussion, lorsque la Chambre est saisie du bill des subsides.

M. PUGSLEY: Je pourrais amener le débat sur le tapis sous forme de question. Je désire demander au premier ministre s'il sait qu'en ce moment il s'élabore à Washington une loi....

M. BORDEN: En matière de haute importance, je ne m'oppose nullement à ce que l'honorable député présente toutes les observations qu'il désire et je crois que cette Chambre se range à mon avis.

M. PUGSLEY: Je vous suis infiniment obligé. Si je me trompe, la raison invoquée par ceux qui demandent au Congrès d'imposer ce droit qui est surtout dirigé contre la pâte de bois canadienne, c'est que certaines provinces du Canada soumettent à certaines restrictions l'exportation du bois de pulpe. A mon avis, la question est de si haute importance que le Gouvernement, s'il était saisi de la question, pourrait juger que l'intérêt public lui impose le devoir d'adresser au gouvernement des Etats-Unis des représentations qui pourraient aboutir à l'abandon de la mesure législative projetée. On pourrait fort bien remontrer aux autorités à Washington que l'exportation du bois de pulpe des domaines privés au Canada atteint annuellement le chiffre d'au moins un million de cordes; en outre, on pourrait parfaitement arguer que, parce que quelques gouvernements provinciaux soumettent à certaines restrictions l'exportation du bois de pulpe, ce n'est pas là une raison qui doive l'emporter sur l'avantage dont bénéficient les fabricants de pâte de bois et de papier des Etats-Unis, en obtenant ici un abondant approvisionnement des matières premières.

M. BORDEN: S'agit-il de l'exportation du bois de pulpe abattu sur les domaines privés?

M. PUGSLEY: De l'exportation de bois provenant des domaines des particuliers.

M. BORDEN: Quel est le chiffre de l'exportation du bois de pulpe abattu sur les terres domaniales?

M. PUGSLEY: Je ne saurais dire. On pourrait à bon droit représenter que, puisque les fabricants américains obtiennent au Canada un si vaste approvisionnement de matière première sous forme d'essences abattues sur les domaines des particuliers, essences auxquelles ne s'applique pas l'interdiction d'exportation, le Congrès des Etats-Unis pourrait fort bien renoncer à l'idée d'exercer ce qu'on pourrait appeler des représailles contre les fabricants de pâte de bois au Canada. Je signale le fait au Gouvernement dans l'espoir que, vu l'importance de la question, il jugera utile d'y appeler de quelque manière l'attention du gouvernement des Etats-Unis. Naturellement, plusieurs voies s'ouvrent devant nous: La première consisterait à engager les divers gouvernements provinciaux à abandonner la restriction qu'ils apportent à l'exportation du bois de pulpe abattu sur les terres domaniales; l'autre serait de frapper d'un droit d'exportation ces essences, et ce serait là un coup fatal porté aux fabricants de papier et de pâte de bois aux Etats-Unis qui obtiennent leur provision de bois de pulpe des domaines privés au Canada.

M. BRODER: L'honorable député sait-il quelle attitude prend le gouvernement des Etats-Unis à l'égard du produit des fabriques de pâte de bois, comparativement au traitement qu'il accorde aux autres pays à cet égard?

M. PUGSLEY: Le bois de pulpe de la Suède est le principal concurrent du Canada aux Etats-Unis, et il sera admis aux Etats-Unis en franchise, au lieu que le bois de pulpe du Canada...

M. l'ORATEUR: La Chambre devrait se rappeler qu'il faut aborder l'étude de ces questions au moment utile et d'après le mode établi par le règlement. Si on autorise un député à discuter cette question, il n'y a pas de raison de refuser cette autorisation à une autre et ainsi s'engagerait un débat sans que le président soit saisi d'aucune question.

M. BORDEN: L'honorable député a-t-il terminé ses observations?

M. PUGSLEY: Oui.

M. BORDEN: Je comprends parfaitement que les observations de l'honorable député se rattachent à une question de haute importance. S'il m'eût donné avis qu'il se proposait de poser la question, j'aurais été en mesure de mieux préparer ma réponse. Le Gouvernement s'occupe de cette question depuis trois ou quatre semaines et il s'est échangé des communications avec l'ambassade britannique à Washington à cet égard. Il n'est nullement certain que l'interprétation que l'honorable député donne à la mesure législative dont est saisi le Congrès des Etats-Unis l'emporterait; c'est le contraire qui serait vrai, si on donne à ce texte l'interprétation que le conseil de la trésorerie des Etats-Unis a attribuée par le passé à un texte précisément similaire. Je crois pouvoir faire une affirmation avec certitude, bien que je ne consulte ici que mes souvenirs et que je n'aie pas le dossier sous les yeux. Nous attendons des informations sur le résultat probable, soit à l'égard de l'adoption de la mesure à laquelle l'honorable député a fait allusion, soit sur son interprétation, si cette mesure est adoptée. Quant à savoir si le Parlement devrait adopter quelque mesure tendant à rétablir l'égalité dans le cas où le Canada serait l'objet de quelque passe-droit ou victime d'une inégalité de traitement, c'est là une question sur laquelle je m'abstiens de me prononcer. L'honorable député le comprend, tout projet de loi compensatrice comme celle qu'il suggère, devrait être l'objet d'une étude approfondie. En outre, la loi fiscale des Etats-Unis, comme celle du Ca-

nada, est une question d'ordre intérieur et domestique, au sujet de laquelle nous n'oserions offrir de conseil ni faire la moindre représentation, à moins que ce pays ne fût l'objet de quelque inégalité de traitement ou passe-droit, sans aucune circonstance concomitante qui semble justifier la chose. Tant que nous n'aurons pas la certitude que pareille différence de traitement s'en suivra, il ne conviendrait pas de se prononcer à cet égard en un sens quelconque.

AMENDEMENT DU CODE PENAL.

L'honorable J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose que les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 41), présenté par M. Doherty, tendant à modifier le code pénal, soient lus pour la 2e fois et acceptés.

—Le Sénat a apporté à ce bill un amendement d'une certaine importance. La Chambre s'en souvient, dans le texte du bill transmis au Sénat figurait un article touchant la séduction et l'article 213 de la loi primitive reçut une modification portant que le patron qui séduit une fille âgée de moins de vingt-un ans, demeurée chaste jusque-là, se rend coupable d'un acte criminel, quelle que soit la nature de l'occupation. Le Sénat a rayé cet article du bill et la disposition actuelle du code restreignant le châtiment de la séduction aux patrons des manufactures, usines, ateliers, boutiques et magasins continue à subsister. Le projet de modification de la loi adopté par cette Chambre rendait cette disposition du code pénal applicable à toutes les filles employées, quelle que soit la nature de leur occupation, et par conséquent il était applicable au service domestique. Le Sénat a biffé cet article. Leurs Honneurs ont en outre ajouté un article déclarant coupable d'un acte criminel toute personne qui usurpe les fonctions d'agent de police. Il y avait un amendement de moindre importance à l'alinéa 5 de l'article 4 et le mot " commissaire " a été biffé de la ligne 23 de l'article 22, ce mot étant demeuré dans le texte par erreur de copiste. Quant à la personne de laquelle on peut obtenir un certificat pour le port des revolvers, armes à feu et autres armes, le Sénat a ajouté les magistrats de police aux titulaires désignés dans le texte adopté par cette Chambre. Ce sont là presque tous les amendements apportés par le Sénat à ce bill, le premier indiqué étant le plus important.

BILL DES SUBSIDES—LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) propose l'adoption en 3e lecture du bill (n° 249) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes affectées au service public pour l'exercice finissant le 31 mars 1914.

Sir WILFRID LAURIER: Au premier jour de cette session, le Gouvernement fai sait déclarer à Son Altesse Royale le Gouverneur général qu'il existait des circonstances critiques qui demandaient impérieusement l'augmentation des forces navales de l'empire; puis, en conformité de la promesse faite, la Chambre fut saisie d'une mesure tendant à l'accroissement des forces navales de l'empire. Le Gouvernement ne réussit pas à convaincre le Parlement de l'existence de pareille urgence, comme l'avait annoncé le discours du trône, ni a-t-il réussi à convaincre l'autre branche de la législature où la mesure en question ne fut pas adoptée. Nous avons droit de savoir quelle initiative le Gouvernement entend adopter, par suite de l'attitude du Sénat, à cet égard.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): La question posée par mon très honorable ami mérite une sérieuse considération et une réponse très franche. Il déclare que nous n'avons pu obtenir le consentement du Parlement à la mesure qui a été proposée par le Gouvernement et annoncée dans le discours du Trône. Nous avons obtenu le consentement de cette Chambre qui représente le peuple; nous n'avons pas obtenu l'assentiment de certains messieurs qui siègent dans une autre Chambre et qui ne sont simplement que l'écho des intentions exprimées par le très honorable leader de l'opposition. Cela a été absolument démontré par le fait que plusieurs honorables sénateurs ont déclaré, avant que le bill ne soit approuvé par la Chambre, qu'il serait rejeté au Sénat. Malgré les protestations de mon très honorable ami, tout le monde sait, et ses propres partisans au Sénat l'ont dit franchement, que si ce n'eût été pour lui le bill aurait passé au Sénat. Il a parlé du Sénat comme étant le gardien des institutions démocratiques et des libertés du peuple. Je tiens à lui dire que d'après sa propre interprétation de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, il a violé délibérément pendant des années la Constitution de ce pays. C'est une affirmation osée à faire, mais je défie mon très honorable ami de la nier et je le prouverai par ses propres paroles. Voici ce qu'il disait en 1896:

Je l'accuse ici lui-même et son parti...

Parlant de sir Charles Tupper:

...d'avoir relativement au Sénat du Canada, pendant les dix-huit années écoulées, méconnu la constitution du Canada quand il s'est agi des nominations à cette division de la législature.

Ce fut un des principes bien admis à la Confédération—et l'honorable ministre a fait allusion, il y a un instant, aux débats de la convention de Québec—ce fut alors un des principes bien admis, que si le Sénat n'était pas un corps élu et s'il devait être nommé par la

Couronne, les deux partis politiques devaient être également représentés au Sénat. L'honorable ministre a oublié cette règle dans la pratique, bien qu'elle n'ait pas pu échapper à sa mémoire.

Ce fut l'interprétation même de la Constitution par mon très honorable ami, ce fut la conception qu'il avait de son devoir et je lui demande de me signaler un seul exemple, depuis le jour où il est arrivé au pouvoir, en 1896, jusqu'au moment où il l'a quitté, en octobre 1911, où il a rempli son devoir envers la Constitution tel qu'il l'interprétait dans les paroles que je viens de citer. Il ne peut pas en citer un seul cas. Il a accusé sir Charles Tupper d'avoir violé la Constitution. Les propres paroles de mon très honorable ami que j'ai citées, le convainquent d'avoir violé lui-même la Constitution et il ne peut le nier. Et alors, après avoir rempli le Sénat de membres de son propre parti, il adopte un air complaisant et joyeux maintenant qu'il peut commander à la Chambre par l'intermédiaire des sénateurs, de façon à lui permettre de repousser le désir et l'intention du peuple du Canada exprimés par ses représentants élus au Parlement, il y a moins de deux ans. Voilà ce que j'avais à dire sur ce point.

Il faut prendre en considération sérieuse et sincère l'avis du gouvernement du Royaume-Uni, que les contribuables des Iles-Britanniques allaient être appelés à payer les trois dreadnoughts qui seront mis en chantier à la place de ceux qui devaient être fournis par le Canada, en vertu des dispositions du bill naval. Tout d'abord, d'après mon appréciation, cette intention du gouvernement anglais fait disparaître tous les arguments et les prétentions de ceux qui n'ont cessé de répéter ici qu'il n'y avait aucun besoin urgent. Mon très honorable ami était disposé à donner une garantie pour la paix du monde il en aurait volontiers répondu. Il n'y avait plus aucun préparatif à faire pour la défense navale de l'empire: il était dans les secrets des chancelleries mondiales, il connaissait parfaitement leurs intentions bienveillantes et il était en état d'assurer le Canada et l'empire que nous pouvions désarmer, qu'aucun préparatif n'était désormais nécessaire. C'était là tout simplement des illusions chimériques comme mon très honorable ami devait bien le savoir. La réponse qui nous vient aujourd'hui, une réponse très convaincante, c'est la décision qu'a cru nécessaire de prendre le gouvernement anglais par suite de la défaite de ce bill au Sénat sur son ordre. La situation dans laquelle se trouve la question par suite de la conduite regrettable et mal avisée du Sénat conseillé par lui est absolument humiliante pour la population du Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. BORDEN: Cela empêche actuellement le Canada de remplir un devoir que la plus grande majorité du pays, non seulement désire, mais veut absolument accomplir pour conserver sa dignité. La conduite indigne et antipatriotique du très honorable chef de l'opposition a empêché pour le moment le peuple du Canada de faire son devoir. Mais, d'après les dépêches des journaux—je n'ai reçu aucune communication officielle à ce sujet—le gouvernement anglais aurait décidé de faire ce que le Canada devait accomplir d'après la disposition du bill naval.

M. PUGSLEY: C'est une dépêche de "Windermere".

M. BORDEN: Je ne sais qui est le correspondant de la presse et je ne réponds pas de l'exactitude de la dépêche. Il semble qu'elle a été admise par le leader de l'honorable député. Pour le moment, je suppose que les termes de la dépêche expriment exactement la déclaration qui a été faite à la chambre anglaise. La défaite de cette mesure par la majorité libérale du Sénat, sur l'ordre du très honorable chef de l'opposition, nous empêche actuellement d'entrer en arrangements avec le gouvernement anglais pour procéder à la construction de ces navires au nom du Canada. Pratiquement, le Parlement du Canada a refusé cette aide. En réalité, l'aide a été refusée par une majorité de partisans au Sénat, sur les instructions de mon très honorable ami, alors que cette majorité n'a aucune responsabilité envers le peuple du Canada. Mais, comme cette proposition a été faite par le Gouvernement du Canada à la suite de renseignements qu'il a reçus du gouvernement anglais, par l'intermédiaire de l'amirauté et qu'il a considérés comme impliquant un état de choses grave, il sera possible à l'avenir de réparer le mal qui a été fait maintenant par mon très honorable ami et par ses partisans irresponsables de l'autre Chambre.

Selon toute apparence, la construction de ces navires sera faite par le gouvernement anglais. Il est absolument hors de question pour nous dans le moment de faire aucune avance ni offre aux autorités impériales dans les conditions qui ont été créées par mon très honorable ami, parce que pratiquement la mesure a été rejetée par le Parlement, bien qu'en réalité elle ait été repoussée par quelques partisans au Sénat qui ne représentent nullement le véritable désir et la volonté du peuple canadien. Comme le gouvernement britannique doit procéder à la construction de ces navires, comme ils seront suivant toute apparence de la même forme, de la même valeur et

de la même puissance de combat que ceux que nous proposions et comme ils doivent être utilisés dans le même but, celui de la défense commune de l'empire, ainsi que nous l'avions décidé, c'est l'intention bien arrêtée et la détermination du Gouvernement, s'il reste au pouvoir, et j'en suis absolument certain, de présenter un peu plus tard une proposition en vue d'acheter ou de construire ces trois cuirassés d'escadre, ainsi que le proposait le bill naval de 1912. De cette façon, avant que ces navires soient terminés, nous espérons et nous nous attendons a pouvoir dire au gouvernement anglais: le Canada est prêt à faire maintenant ce que la conduite indigne d'une majorité de partisans au Sénat nous a empêchés de faire auparavant; le Canada paiera et achètera ces navires et les mettra à la disposition de Sa Majesté le Roi, pour la défense commune du grand empire dont le Canada fait partie.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, bien que mon très honorable ami ait fait tout son possible pour être sévère à l'égard du Sénat, il doit être le premier à admettre que ses efforts dans ce sens sont de beaucoup inférieurs à ce qu'a fait la presse qui l'appuie. Le langage dont il s'est servi ne supporte aucune comparaison avec celui des journaux ministériels. A lire la presse ministérielle on pourrait croire que le Sénat a commis quelque grave erreur, presque un crime. Mais la vérité est que le Sénat n'a pas fait autre chose que de défendre les droits du peuple canadien. Si je pouvais emprunter les arguments de mon très honorable ami, je pourrais dire que le Sénat n'a fait que défendre les droits du peuple contre une majorité servile de la Chambre des communes. Qu'a fait le Sénat? A-t-il fait violence à la loi ou à la constitution? A-t-il violé les droits de la Chambre? A-t-il usurpé les droits du peuple? A-t-il sacrifié en quoi que ce soit les droits du peuple? Qu'a-t-il fait? Il n'a pas rejeté le bill comme il aurait pu le faire; il a simplement dit qu'il ne croyait pas devoir donner son assentiment avant que le bill n'ait été soumis au jugement du pays. Monsieur l'Orateur, cette contribution qui a été proposée par mon très honorable ami sous le prétexte d'un danger imminent qui n'a jamais existé, pour satisfaire aux besoins immédiats de l'empire, le Sénat aurait eu parfaitement le droit de l'écarter, mais il n'a pas voulu le faire.

M. LANCASTER: Comment le savez vous?

Sir WILFRID LAURIER: Comment je le sais? Je le sais par la résolution insérée dans les procès-verbaux. Le Sénat n'a pas dit qu'il ne voulait pas donner son assentiment au bill, il a dit simplement:

Cette Chambre n'est pas justifiable de donner son assentiment à ce bill avant qu'il n'ait été soumis au jugement du pays.

C'est là, monsieur l'Orateur, la résolution que mon très honorable ami a l'audace de qualifier de mesure de partisans. C'est la résolution que mon très honorable ami dénonce au peuple canadien, quand tout ce qu'elle dit, c'est que le peuple canadien devra se prononcer sur la proposition de mon très honorable ami.

Mon très honorable ami dit que le Sénat a agi sur mes ordres. Il se trompe au sujet de mes amis et sur ceux que je considère comme mes partisans dans cette Chambre ou au Sénat. Les libéraux canadiens, qu'ils siégent à la Chambre des communes ou au Sénat, ne suivent les ordres de personne. J'ai vu dans les trois ou quatre derniers jours des exemples où, après un caucus, d'honorables députés qui donnent leur appui à mon très honorable ami ont été forcés de voter contrairement à ce qu'ils désiraient. Rien de pareil n'est jamais arrivé à un de mes partisans.

Mon très honorable ami dit que le Sénat devrait être réformé. C'est son affaire de le réformer; il est à la tête de l'administration maintenant, il a le pouvoir de le faire. J'ai déjà déclaré moi-même très souvent que la composition du Sénat, étant donné qu'il est nominatif, n'est pas complètement satisfaisante. La difficulté a toujours été de trouver un remède. Mon très honorable ami sera peut-être aussi bon que sa parole, la parole courageuse qu'il a donnée aujourd'hui et il nous accordera une réforme du Sénat. Dans ce cas, je lui donnerai volontiers mon consentement. Mais d'après les idées de mon très honorable ami, la réforme du Sénat ne doit pas être basée sur sa composition; c'est sur la façon dont les membres du Sénat exercent leurs devoirs. Si les sénateurs sont de bons garçons, s'ils consentent à être simplement des machines à enregistrer les votes et la volonté de la majorité de la Chambre des communes, alors leur existence sera continuée et maintenue. S'ils font cela, ils appartiennent à une noble institution; mais s'ils ont l'audace d'avoir une volonté qui leur est propre, s'ils exercent leur jugement contre la volonté de la majorité de la Chambre, alors, à bas le Sénat et qu'il soit anathème! C'est le principe sur lequel en apparence on doit réformer le Sénat. Mais laissons cela, nous y reviendrons plus tard.

Mon très honorable ami nous a dit ce qu'il fera: Ce sera une répétition du vote de la majorité. Mon très honorable ami oublie que d'après tous les usages constitutionnels, le moyen de sortir d'une difficulté de ce genre, quand il y a une divergence d'opinion entre les deux Chambre législatives, c'est d'en appeler au peuple.

Mais mon très honorable ami ne veut pas adopter ce moyen. Il dit qu'il recommencera ce qu'il a fait auparavant, il demandera de nouveau à la Chambre de voter ces $35,000,000 pour un danger urgent. Il peut le faire; je ne prétends pas être un

prophète, mais je dis à mon très honorable ami que d'après tous les usages, il devrait faire ce que le Sénat lui conseille: En appeler au seul corps qui est notre maître à tous et l'arbitre de nos destinées. Il ne le fera pas.

M. LANCASTER: Il n'est pas maître du Sénat et le Sénat le sait.

Sir WILFRID LAURIER: Non seulement en conformité des usages constitutionnels, mais d'après ses propres paroles, c'est ce que mon honorable ami était prêt à faire. Mon très honorable ami a déclaré non pas une fois, ni deux fois, mais une douzaine de fois—à Montréal, ici et à Toronto—que si le Parlement se prononçait contre sa politique, il en appellerait au peuple. Mon très honorable ami ne niera pas, j'en suis sûr, qu'il a exprimé cette opinion plus d'une fois. Il ne niera pas que dans cette enceinte, à Montréal, à Toronto, il n'y a pas trois semaines, il a déclaré que si le Parlement se prononçait contre lui et n'approuverait pas son programme, il en appellerait au peuple. Mais je comprends que la nouvelle doctrine constitutionnelle qui doit l'emporter est celle-ci : Le Parlement n'est plus le Parlement que nous avons connu autrefois, il n'est plus composé de la Chambre des communes et du Sénat; il n'est pas composé de deux divisions législatives; le Parlement se compose de la majorité qui siège à la Chambre. Même nous les représentants de l'opposition, nous avons seulement le pouvoir et la liberté que la majorité est assez bonne pour nous accorder. C'est le Parlement, d'après la doctrine de mon très honorable ami; mais ce n'est pas ainsi que j'entends la constitution, et ce n'est pas non plus de cette façon que le peuple la comprend. Pour confirmer mon opinion, je citerai ce qu'a dit mon très honorable ami à Toronto. Il a parlé ainsi:

En 1910, j'ai proposé à la Chambre des communes, dans une résolution, que le Canada mette à la disposition de l'amirauté deux cuirassés d'escadre ou croiseurs protégés du type le plus puissant. En novembre de la même année, j'ai déclaré que si j'étais appelé au gouvernement, nous nous informerions directement auprès du gouvernement britannique et spécialement de l'amirauté pour avoir des renseignements officiels sur les besoins de l'empire au point de vue de la défense navale et que si j'étais sûr que ces besoins existent, nous nous adresserions au Parlement et si c'était nécessaire au peuple pour accorder une aide effective et immédiate. Durant la campagne de 1911, j'ai fait la même déclaration dans mon discours d'ouverture dans cette province. Aucun gouvernement au Canada n'a jamais eu un mandat plus spécial et plus direct que celui de l'administration actuelle pour accomplir son devoir manifeste.

C'est la déclaration sur laquelle s'appuie aujourd'hui mon très honorable ami. Il dit qu'il a eu un mandat des électeurs au moment des élections de 1911. Cette affirmation a été faite en présence de l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) qui était à côté de lui, et cette présence est la négation absolue de son affirmation. Le parti conservateur était d'accord sur une seule question—la question de la réciprocité. C'était la même chose dans toutes les provinces, que ce soit à l'est ou à l'ouest, les conservateurs étaient unis contre la réciprocité. Mais pour la marine, nous dire que mon très honorable ami avait un mandat des électeurs, c'est mettre notre crédulité à une trop forte épreuve. Il est vrai qu'au moment des élections de 1911, mon très honorable ami a dit que nous avions une dette envers l'Angleterre. Il n'était pas satisfait de la façon dont nous avions accompli notre devoir envers l'empire en plaçant le bill naval dans les statuts, mais il voulait faire quelque chose en faveur de l'Angleterre. A côté de lui siège l'honorable ministre des Postes et son honorable ami a déclaré que nous ne devions absolument rien à l'Angleterre. L'honorable ministre a l'audace. . .

M. PELLETIER: Jamais.

Sir WILFRID LAURIER: Eh bien, je demanderai à mon honorable ami d'aller répéter dans le comté de Québec qu'il n'a jamais dit cela.

M. PELLETIER: Je n'ai jamais dit cela.

Sir WILFRID LAURIER: Mais il y a plus encore: nous savons que lorsque l'honorable ministre des Postes est allé se faire réélire dans le comté de Québec, il a déclaré qu'il avait obtenu du premier ministre l'engagement que pour toute dépense navale il y aurait un plébiscite. Où est-il le plébiscite et où est le mandat du peuple pour cette dépense de $35,000,000?

Alors que mon très honorable ami, aux élections de 1911, déclarait que nous avions une dette envers l'Angleterre, ses partisans dans Québec—et j'en vois un qui siège derrière lui—payaient pour répandre le "Devoir" et les apôtres du nationalisme prêchaient chaque jour que nous ne devions absolument rien à l'Angleterre et qu'ils étaient opposés à toute dépense navale sous quelque forme que ce soit. Je vois en face de moi, quelqu'un qui a payé pour faire répandre le "Devoir" et qui ne le niera pas, j'en suis sûr.

Mais il y a plus que cela. Nous avons le parti conservateur et le leader conservateur de la province de Québec, non seulement répandant "Le Devoir", qui s'il n'était pas coupable de trahison en était bien près, mais nous avons aussi des engagements pris par les membres conservateurs promettant qu'ils ne consentiraient jamais à aucune dépense navale. Le temps explique bien des choses. Nous connaissons les méthodes—pas toutes, mais quelques-unes—employées par les conservateurs pour rem-

porter la victoire en 1911. Nous avons le spectacle édifiant de voir les mêmes hommes prêcher dans Ontario le loyalisme et payant de leur argent pour répandre un organe qui prêchait une théorie très voisine de la déloyauté. Nous avons la déclaration de M. Bourassa disant qu'il était dans l'intimité absolue des chefs conservateurs qui étaient en bataille contre le gouvernement de l'époque. Dans la province d'Ontario, on a accusé l'ex-gouvernement d'être déloyal, tandis que dans la province de Québec, on le disais trop loyal, parce qu'il voulait dépenser de l'argent pour la défense de l'Angleterre. M. Bourassa déclare de plus qu'il a les promesses d'hommes dans cette Chambre qui ont été élus pour ne donner leur appui à aucune marine. Il dit entre autres choses qu'il a reçu une lettre contenant le télégramme suivant:

Mattawa, 8 septembre 1911.

Chas. McCrea, Sudbury,—Je suis certainement opposé à la convention de réciprocité et à la politique navale du Gouvernement et j'appuierai une requête pour abroger le programme naval et pour un referendum au peuple, n'importe qui sera premier ministre.

(Signé): Geo. Gordon.

M. Gordon était autrefois le représentant du district de Nipissing à la Chambre. Il y a un autre télégramme disant ce qui suit:

Chas. McCrae, Sudbury, Ont.—Je suis opposé à la convention de réciprocité. Je suis opposé à la politique navale du gouvernement libéral. J'appuierai une requête pour l'abrogation de ce programme et pour un referendum au peuple sur la question navale, n'importe qui sera premier ministre.

(Signé): W. R. Smyth.

Ce télégramme est signé du nom d'un député qui occupe un siège dans cette Chambre et avec lequel j'ai toujours eu les meilleures relations—l'honorable député d'Algoma-est (M. Smyth). Il a déclaré qu'il n'avait pas écrit ce télégramme et naturellement j'ai accepté sa parole. C'est à mon honorable ami de dire s'il a été signé par lui ou par quelqu'un autre, en son nom. C'est la situation en face de laquelle nous nous trouvons; et venir nous dire dans des circonstances semblables que le Gouvernement a reçu un mandat des électeurs, c'est insulter à l'intelligence du peuple canadien.

Mon très honorable ami est allé un peu plus loin à Toronto, saisissant l'occasion d'ajouter un mot ou deux à ce qu'il avait dit auparavant et c'est significatif en présence de ce qu'il vient de dire aujourd'hui. Il a dit à Toronto qu'il y avait un besoin urgent. Un besoin urgent! Mon très honorable ami prétendra-t-il à ce dernier moment qu'il y a un besoin urgent? Mon très honorable ami dira-t-il à la Chambre que s'il y avait eu un danger il aurait été satisfait et le peuple canadien aussi d'envoyer trois navires vides en Angleterre? S'il y avait eu un danger pressant, ce n'est pas trois navires vides qui auraient été envoyés, mais des millions de nos jeunes gens se seraient levés pour offrir leurs services à l'Angleterre. S'il y avait eu un danger pressant, on aurait vu accourir des ateliers, des campements de bûcherons, des puits de mines, des milliers de jeunes gens qui se seraient précipités en avant pour prendre place aux premiers rangs. Mon très honorable ami m'a accusé l'autre jour, à Toronto, d'être un séparatiste. Permettez-moi de lui dire que je connais le peuple de ce pays aussi bien et peut-être mieux que lui. Dès qu'il y aurait danger, le peuple se soulèverait comme il l'a fait en 1899, pour offrir non seulement des navires et de l'argent, mais leur personne et pour demander à se mettre au premier rang afin de prendre part à la lutte.

Mais il n'y a absolument aucun danger urgent et mon très honorable ami vient de nous donner la preuve qu'il n'y en avait pas. Il a dit, comme nous l'avons compris d'après la déclaration contenue dans le memorandum de M. Churchill, que les forces effectives actuelles de l'Angleterre n'étaient pas suffisantes; que l'Angleterre ne pouvait pas supporter plus longtemps seule le fardeau, que les trois navires que nous allions donner seraient en plus du nombre qui compose la flotte anglaise et que les $35,000,000 ne feraient pas partie des dépenses navales. Maintenant nous savons que ce n'était pas une contribution en cas de danger pressant, mais bien une contribution au programme naval régulier de l'Angleterre. Mon très honorable ami a donné la meilleure preuve qu'il n'y avait pas de danger urgent et je le remercie de sa déclaration, parce qu'elle prouve que nous avions raison dès le début en croyant qu'il n'y avait pas de danger urgent.

Mon très honorable ami a fait plus, à Toronto; il a ajouté à l'illusion de l'urgence une autre illusion aussi fantastique, mais plus malicieuse et plus dangereuse. Mon très honorable ami a dit à Toronto qu'une marine canadienne était une marine séparatiste.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je ne suis pas prêt—oui, je suis prêt—à répondre à cette affirmation. C'est bien conforme à la carrière du parti conservateur; c'est son principal argument depuis soixante, soixante-dix, quatre-vingts ans passés. Il n'y a jamais eu dans les statuts une réforme introduite par le parti libéral...

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

Sir WILFRID LAURIER: Sans que le parti conservateur l'ait qualifiée de déloyale. On admet aujourd'hui que la base de l'empire britannique est le pouvoir d'auto-

nomie accordé aux colonies il y a environ soixante-dix ans. Pourtant c'est un fait historique que les réformateurs d'alors, Baldwin, Lafontaine et leurs partisans ont été dénoncés comme traîtres, tandis que les tories de l'époque voyaient la séparation imminente dans cette idée même d'autonomie. Je suis bien sûr que si mon très honorable ami avait vécu à ce moment il aurait été un tory, comme il l'est aujourd'hui, et il aurait combattu l'autonomie comme il est opposé aujourd'hui à l'organisation autonome de notre défense navale. A ce propos, il suffit de citer contre mon très honorable ami parlant à Toronto, mon très honorable ami parlant à la Chambre des Communes. J'ai ici son opinion sur la marine. Voici ce qu'il a dit le 12 janvier 1910, quand j'ai présenté le bill naval:

On a prétendu aussi que la création d'une marine dite canadienne aurait une tendance à préparer la séparation de notre grande colonie de l'empire. Je ne vois pas qu'elle ait cette tendance plus que l'organisation d'une milice.

C'est la réponse que j'ai à donner aux honorables députés de la droite. Je sais très bien qu'ils affirmeront que la politique d'une marine canadienne est une politique séparatiste. Mon très honorable ami va essayer de soulever les préjugés de la population d'Ontario; ses collègues vont essayer de soulever les préjugés de la province de Québec. Nous sommes accoutumés à cette pratique. Nous l'avons déjà combattue, nous la combattrons encore. Aucun argument ne convaincra le peuple que c'est une marine séparatiste, pas même quand le dira l'honorable député de Calgary (M. Bennett), qui l'a essayé sans réussir et qui ne réussira pas davantage. Il a dit qu'une marine canadienne était synonymes de déloyauté. Cela veut dire que sir John Macdonald et sir George Cartier, les pères de la Confédération, qui ont été les premiers à être en faveur d'une marine canadienne, étaient déloyaux. Notre politique est une marine canadienne. Nous désirons aider l'empire britannique en faisant notre part avec la construction d'une marine montée et dirigée au Canada. Sur cette question nous avons déclaré ce que nous voulions. Nous le répétons encore aujourd'hui et j'invite mon très honorable ami à nous donner l'occasion de l'exposer devant le peuple.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Mon très honorable ami en parlant de ce qu'a fait le Sénat a dit que les Sénateurs n'avaient suivi les ordres de personne. Je dis que le Sénat canadien n'est pas un corps responsable au peuple canadien ou il n'aurait pas osé rejeter cette mesure adoptée par la Chambre et approuvée par le pays et par l'empire en général. Je dis que la constitution du Sénat n'est pas conforme aux principes du Gouvernement représentatif anglais et le temps viendra, si ce corps se conduit comme il l'a fait, ou sa constitution devra être changée et mise au niveau des principes du Gouvernement constitutionnel anglais. Mon très honorable ami a dit que les sénateurs n'avaient pas reçu d'ordre. Veut-il nier qu'ils aient suivi sa direction à ce sujet? Comment expliquerions-nous la conduite de sir Georges Ross, leader du Sénat, sur cette question.

Sir WILFRID LAURIER: Parce qu'il est un grand impérialiste.

M. WHITE: Comment pourrons-nous expliquer l'action de sir George Ross si peu en accord avec ses opinions publiques de toute une vie, sur cette question?

M. BELAND: Jamais.

M. WHITE: Depuis des années, sir George Ross s'est déclaré publiquement en faveur de la ligne de conduite soumise à cette Chambre par ce Gouvernement.

M. MACDONALD: De quelle ligne de conduite s'agit-il?

M. WHITE: Tout ce que je puis dire relativement de sa manière d'agir dans cette circonstance, c'est que cela fait penser aux vers du poète américain, Whittier. . .

M. OLIVER: Ce n'est pas un poète américain.

M. WHITE:. . .qui, parlant de Daniel Webster, le grand apostat qu'il appelle Ichabod dit: "Retourne sur tes pas en détournant la tête et va cacher ta honte".

M. ROSS: L'honorable ministre pourrait-il citer un seul cas où sir George Ross se soit jamais prononcé en faveur de la politique navale de M. Borden ou contre une marine canadienne?

M. WHITE: Je ne permettrai point à mon honorable ami de m'interrompre. Je déclare, sans crainte d'être démenti, que toute la vie publique de sir George Ross et tous ses discours devant les clubs canadiens et ailleurs sont en contradiction formelle avec sa manière d'agir.

M. PUGSLEY: Je soulève une objection. Les règlements de cette Chambre portent qu'aucun honorable député n'emploiera de mots blessants soit en parlant de cette Chambre, soit à l'adresse d'un membre quelconque du Parlement. Je prétends, monsieur l'Orateur, que les paroles dont s'est servi mon honorable ami en parlant de sir George Ross, un sénateur, sont discourtoises et blessantes, et ne devraient pas être employées dans cette enceinte, en parlant d'un représentant au Sénat. Je suis certain que si un sénateur se permettait de parler ainsi d'un député, il se ferait promptement rappeler à l'ordre. J'espère.

monsieur l'Orateur, que vous trouverez comme moi, que l'honorable ministre des Finances devrait retirer ce mot.

M. WHITE: Quel mot?

M. PUGSLEY: Mon honorable ami le sait fort bien. L'expression signifiait que l'honorable sénateur devrait aller cacher sa honte. Je trouve que cette manière de parler est irrespectueuse et peu conforme à ces règles de courtoisie que les membre de cette Chambre doivent observer à l'égard de ceux de l'autre Chambre et réciproquement.

M. HAZEN: En ce qui concerne l'objection soulevée par mon honorable ami il n'a pu mettre le doigt sur un seul mot employé par l'honorable ministre des Finances que l'on puisse considérer comme répréhensible à l'adresse d'un honorable membre de l'autre Chambre. Je prétends qu'avant de demander que cette expression soit déclarée irrégulière ou qu'elle soit retirée, mon honorable ami est tenu, en justice et en vertu du règlement de cette Chambre, de spécifier l'expression contre laquelle il soulève une objection.

M. PUGSLEY: Cette expression, c'est que sir George Ross devrait aller se cacher.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je trouve que l'honorable député a spécifié clairement l'objet de son appel au règlement, mais, à mon avis, cet appel n'est pas suffisamment motivé.

M. WHITE: Revenant aux remarques de mon très honorable ami (Sir Wilfrid Laurier), à l'effet que les membres du Sénat ne reçoivent d'ordre de personne ni de lui-même; tout le monde dans cette Chambre sait à quoi s'en tenir; je tiens de sources absolument sérieuses que certains sénateurs qui étaient en faveur du bill tel qu'adopté par cette Chambre et transmis au Sénat, se sont absentés au moment du vote par considération pour leur parti et pour rester loyaux envers mon très honorable ami. On ne saurait faire admettre pour un instant au peuple de ce pays que le vote du Sénat sur cette question représente les convictions de la majorité du Sénat tel qu'il existe. C'est la loyauté au parti de mon très honorable ami qui a dicté l'action du Sénat en cette occasion. Il a parlé de la question navale. Où en est aujourd'hui cette question au Canada. Depuis trente ans, depuis la conférence à ce sujet, cette question de la défense navale a été plus ou moins discutée et a attiré plus au moins d'attention dans les diverses parties de l'empire. Depuis des années, ici, au Canada, nous parlons de notre devoir envers l'empire et de ce que nous devrions faire pour prendre notre part de la défense nationale. Et, jusqu'au moment où le premier ministre a présenté son bill, on n'avait encore rien fait qui pût contribuer d'une manière appréciable à la défense de l'empire, ou même à la défense de notre propre littoral. Les Canadiens sont connus dans tout l'empire comme de beaux parleurs sur la question de la défense navale. Voici ce que l'on reproche au Canada: Que nous n'ayons rien fait après nous être bien vantés de notre loyauté. Mon très honorable ami le chef de l'opposition va me dire qu'il a présenté la loi de la marine canadienne, mais nous savons tous que ce ne devait point être là une marine sérieuse.

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. WHITE: Si mon très honorable ami nie que ce fût là son intention, je retirai ce que j'ai dit par égard pour sa dénégation; mais, autant qu'il est possible de juger de son intention par ce qui a été fait, je prétends qu'il semble que les auteurs de cette mesure législative n'aient jamais eu l'intention que ce fût une marine canadienne sérieuse. Même lorsque le très honorable monsieur, en opposition au programme naval proposé par le premier ministre, présenta son plan de faire construire deux unités navales, nous vîmes fort bien que ses partisans n'étaient point tous d'accord sur ce qu'il convenait de faire, et que le très honorable chef de l'opposition entendait réellement ne rien faire du tout. Qu'avons-nous fait? Voyons franchement cette question: L'année dernière, le premier ministre de ce pays se rendit en Angleterre à ce sujet; il consulta l'amirauté et il rapporta un des documents les plus importants qui aient jamais été déposés sur la table de cette Chambre. Si ce document ne peignait pas une situation critique, pleine de dangers pour l'empire, notre langue ne contient pas de mots pour exprimer cette idée.

Le chef de l'opposition ne l'entend pas comme cela. Mais, comme l'opinion du très honorable monsieur et celle du premier lord de l'amirauté et du Gouvernement britannique sur cette question, sont diamétralement opposées, j'espère qu'il me pardonnera si je me range du côté de l'amirauté. Le très honorable chef de l'opposition n'a pas su profiter de la plus belle occasion que lui ait offerte sa carrière politique.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. WHITE: J'ai eu une si haute opinion de la sagacité politique du très honorable député que je n'eusse point été le moins du monde surpris de le voir se lever dans cette Chambre, comme c'était selon moi son devoir de le faire, pour appuyer la mesure proposée par le Gouvernement. Il avait devant lui un document de la plus grande importance au point de vue de la défense

navale et qui exposait une situation pleine de dangers. Cela étant, il devait à son parti, au pays, à l'empire, de se lever ici et de donner son assentiment à la mesure proposée. Mais il a cru devoir en agir autrement; voyons qu'elles ont été les conséquences d'une telle action. Mais, avant de m'occuper de ces conséquences, que le très honorable monsieur me permette de lui dire que, autant qu'on en peut juger par les manifestations des circonscriptions électorales, par la presse et les autres expressions du sentiment public en ce pays qui sont dignes d'être consultés, il est clair que le programme du très honorable premier ministre a rencontré la cordiale approbation d'une grande partie du peuple canadien.

Parlons maintenant de la position où l'action du Sénat place notre pays, c'est-à-dire, comme l'a exprimé mon très honorable ami, l'action des partisans formant la majorité du Sénat. C'est une position humiliante pour ce pays aux yeux de l'empire, par le fait qu'après avoir pris connaissance de la situation exposée par l'amirauté et démontrant l'urgence d'agir, le Canada s'est obstenu. Après toutes nos déclarations publiques, après tous nos discours....

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. WHITE—et je n'en excepte point les membres de l'opposition, car eux aussi y ont pris part; comme peuple, nous nous sommes vantés pendant des années de notre loyauté et de ce que nous allions faire—je dis que, quand on propose une mesure propre à assurer une aide efficace dans cette crise que traverse l'empire, le chef de l'opposition et la majorité du Sénat commettent une acte de vandalisme politique en s'opposant à l'adoption de cette mesure.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. WHITE: Je dis que c'est du vandalisme politique. Il n'y a pas lieu de se féliciter d'avoir obtenu sur cette question un résultat négatif. Il est facile de détruire. N'importe qui, capable de manier un marteau, peut mettre en pièces une statue si artistement sculptée soit-elle; de même la majorité du Sénat, par esprit de parti, peut faire échouer une mesure comme celle-ci qui aurait eu pour conséquence de promouvoir nécessairement la force, l'unité et la solidarité de l'empire. Voilà précisément ce que l'on a fait—un coup sérieux a été porté à l'unité de l'empire. Qui est-ce qui s'est réjoui de cette action du Sénat? Les ennemis de l'empire s'en réjouissent. Et qui s'en afflige? Les amis de la Grande-Bretagne dans tout l'univers; cette action a désappointé toutes les parties de l'empire. Ne cherchons pas à nous tromper sur ce qui a été fait: on a porté un coup à l'unité impériale que tous, théoriquement, cherchions à fortifier. On ne saurait le nier. L'action du très honorable chef de l'opposition excite en moi des sentiments de tristesse. Je sens qu'une mesure législative destinée à promouvoir les intérêts de tout l'empire a été rejetée et annéantie par une simple considération de parti. Mon très honorable ami parle d'une élection...

M. CLARK (Red-Deer): Quel droit mon honorable ami....

Quelques DEPUTES Oh! oh!

M. l'ORATEUR: Règlement.

M. CLARK: Si je me suis écarté du règlement, je le regrette, monsieur l'Orateur, j'ai tenu simplement à connaître le nom de celui des honorables membres de cette Chambre à qui le ministre des Finances a fait allusion.

M. WHITE: A mon très honorable ami, le chef de la gauche, je dis: Vous parlez d'élections générales. Réalisez-vous parfaitement la crise qui se fait sentir dans le monde entier, au point de vue des finances, aujourd'hui? Quelle garantie avons-nous de mon très honorable ami ou de la majorité du Sénat qui, si des élections générales se faisaient, la semaine prochaine, leur attitude ne serait pas marquée de cet esprit de parti dont ils ont fait preuve au cours des derniers jours écoulés? Il n'a pas besoin d'élections générales; il sait que ce serait commettre un crime à l'endroit de la population du Canada que de faire des élections générales, à un temps comme celui-ci. Il ne veut pas d'élections générales, mais il tient à ce que l'idée se répande—car son esprit est avisé—qu'il réclame des élections générales.

Mon très honorable ami a manqué l'unique occasion qui lui était apportée et qui ne se représentera plus de toute sa vie—et je suis certain que tous ses partisans l'eussent approuvé s'il l'eût saisie—en ne se levant pas ici, pour approuver cette politique soumise conformément à ce que nous devrions considérer comme une requête, au moins, indirecte, de la part du gouvernement anglais que le Canada fît son devoir dans les circonstances graves qu'on a révélées. Mais ce n'est pas là ce qu'il a fait; il en a appelé au sort et, à mon avis personnel, en ce faisant, il s'est aliéné pour toujours la faveur des électeurs de ce pays. L'empire britannique va-t-il souffrir du sort funeste du projet de loi que mon très honorable ami a déposé? Le Royaume-Uni et la population qu'il compte vont-ils se trouver en mauvaise position, parce que la Chambre des communes du Canada a rejeté la législation proposée par mon très honorable ami? Le Royaume-Uni et le peu-

ple qui l'habite ne font pas une question de parti du problème de la défense navale. Lorsqu'un projet de loi relatif à la défense navale est soumis à la Chambre des communes anglaises, tous les partis politiques sentent qu'il leur incombe, s'ils veulent faire preuve d'un véritable patriotisme, d'appuyer cette mesure. On n'entend pas M. Balfour discourir contre M. Asquith, lorsque ce dernier soumet un projet de loi ayant pour but d'augmenter les forces navales efficaces de l'empire. L'esprit de parti disparaît, dans ces circonstances, pour faire place à celui du patriotisme véritable et l'unité et la solidarité règnent dans tout l'empire; je dis que lorsque ce Parlement reçoit un document de la nature de celui qu'on a déposé sur le bureau de la Chambre et qui a été préparé par l'amirauté et le gouvernement anglais, il est de son devoir manifeste de se rendre à la demande que ce document comporte et de se ranger à l'avis de ce gouvernement. Le ton général de la presse étrangère qui est en posture d'apprécier ces questions, veut que, dans ces circonstances, l'attitude proposée soit la seule véritablement efficace que le Canada puisse tenir immédiatement. Du moment qu'on aura assuré la suprématie maritime de l'Angleterre, on pourra étudier l'opportunité d'accomplir d'autres œuvres, la construction, par exemple, de nos immenses cales sèches, la fortification de nos ports de mer, et déterminer les moyens les plus propices à la création d'une marine de guerre, ce qui est une entreprise dont l'exécution réclame plusieurs années de travail. Entre temps, ce qu'il faut d'abord et uniquement, c'est de renforcer cette marine de guerre impériale sans laquelle les unités des marines locales ne seraient qu'un paravent de mise en scène contre une attaque de l'étranger.

J'ai déjà dit qu'en Angleterre, les partis ne diffèrent pas de sentiment sur ces questions. Lorsque le Canada a manqué à son devoir, à la suite de l'attitude du Sénat, la question fut immédiatement soulevée, à la chambre des communes anglaises. Que dire de la déclaration de M. Churchill que j'ai lue à la Chambre, que si le Canada ne faisait pas son devoir évident, d'après les besoins de la circonstance tels qu'indiqués dans le mémoire déposé sur le bureau, les sacrifices d'autres intéressés accompliraient ce que le Canada devrait faire? Bientôt, il faudra faire ces sacrifices, parce que l'Angleterre connaît la situation; elle comprend l'importance de la défense impériale et l'urgence qui s'est produite et qui existe encore; elle est au courant de tout ce qui se rattache à la situation internationale européenne, mieux que tout ce que nous pouvons en savoir nous-mêmes. Les autorités anglaises disent: si nous voulons maintenir la suprématie de la flotte anglaise dans le but d'assurer la protection de notre littoral, de notre commerce et de notre empire, nous devons immédiatement faire ce que le Canada a négligé d'accomplir; nous devons hâter l'exécution de notre programme naval et commencer la construction de trois navires de guerre; la population des Iles-britanniques doit s'imposer ces sacrifices que celle du Canada n'a pu encourir, résultat de l'attitude du Sénat canadien. Mon très honorable ami le premier ministre s'adresse, aujourd'hui, à la Chambre et déclare que nous avons les bras liés, pour le moment et que, pour quelque temps, nous ne pouvons accomplir ce que le Gouvernement veut faire et ce que la population du Canada désire que le Gouvernement fasse, et il dit qu'aussitôt que l'occasion nous sera offerte de le faire, nous réparerons l'erreur qui a été commise. La Providence est avec nous.

M. BELAND: Nous avons le peuple.

M. WHITE: Mon honorable ami dit que le peuple se range à son avis, ce que je ne puis admettre. J'affirme que la Providence est avec nous et un jour viendra où une majorité ne fera plus rejeter un projet de cette nature. Mon honorable ami dit que nous réparerons ce qui a été fait; nous nous mettrons dans une posture telle que l'acte que le Canada veut accomplir aujourd'hui n'aura été que retardé et que notre pays remplira entièrement son devoir, du moment même qu'il sera donné à ce Parlement de prendre le moyen voulu pour atteindre cette fin.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Je ne puis laisser passer sous silence l'assertion du très honorable chef de la gauche que j'ai dit que le Canada ne doit rien à l'Angleterre. Le très honorable député, ses amis et ses partisans, en cette Chambre, peuvent parcourir tout le pays et faire allusion aux journaux qui ont rapporté inexactement mes discours, et ils constateront que jamais on ne m'a attribué dans ces rapports les paroles que l'on me prête ici. J'ai toujours cru que nous, en ce pays, Canadiens-français surtout, devons beaucoup à l'Angleterre et je n'ai jamais changé d'avis sur ce point. Je puis lui dire maintenant qu'il n'a pas le droit, en ces dernières heures de la session, de chercher à créer, par tout le Canada, l'impression qu'un membre de cette Chambre a énoncé un sentiment aussi opposé au véritable esprit d'attachement à la mère patrie, que l'est celui qu'il m'a attribué. Alors que je combats ici en faveur du principe qui veut que nous aidions l'empire britannique, le très honorable député dit au pays que je ne suis pas dévoué à l'Angleterre, alors que lui, tout en faisant montre de son attachement à l'empire, se lève ici pour condamner, par son vote, ce qui,

dans sa nature même, aiderait cet empire. Il m'a attribué des paroles que je n'ai jamais prononcées. Je suis certain qu'il a agi ainsi de bonne foi: les journaux à son service ont menti tant de fois et il les a lus si souvent qu'il a fini peut-être par ajouter foi à leurs racontars. Mais je lui dis, une fois pour toutes, que cette assertion est fausse et qu'en dépit de toutes les années qu'il a passées dans la vie politique et de tout le prestige qu'il possède, en qualité de chef d'un grand parti politique, il n'a aucun droit de me faire dire des paroles que je n'ai jamais prononcées.

On me dit, aujourd'hui, que j'ai fait telle et telle promesse. Ces reproches sont mal venus de la part du très honorable chef de la gauche qui a cru bon de rompre tous les engagements les plus solennels qu'il a pris depuis le commencement de sa carrière politique jusqu'à ce jour. On me dit que j'ai manqué à une promesse. Quel est le parti et quel est le chef du parti connu, par tout le Canada, comme étant celui des promesses violées? On a répété que j'ai dit certaines choses, un jour que mon opinion avait changé. Peut-être quelques honorables députés ont-ils le droit de discuter le fait avec moi, mais je vois devant moi un honorable député qui, à l'un des moments les plus solennels de l'histoire du Canada, a dit: Nous n'enverrons pas de volontaires au Sud-Africain et qui, le lendemain matin, a opéré une volte-face étonnante, modifiant son opinion, dans l'espace de vingt-quatre heures. Tels sont les hommes qui m'accusent d'avoir changé d'avis. Ils se sont grandement sanctifiés; ils sont devenus vraiment très vertueux; ils promènent les yeux partout autour d'eux, en disant: Où trouverons-nous quelqu'un qui a brisé ses promesses? Que pourrons-nous ajouter à la théorie de ceux qui ont violé—et c'est notre cas—leurs promesses, au cours des quatorze dernières années?

Il appert qu'à un moment donné j'ai promis un plébiscite ou mieux qu'un plébiscite. C'est encore ici un véritable canard de journal auquel je vais immédiatement couper les ailes. J'ai soutenu, au sujet de la loi navale Laurier, que cette loi se rapportant à une politique permanente ne serait mise en force qu'après qu'on aurait fourni au peuple l'occasion de se prononcer à son sujet, par plébiscite, par referendum ou par élection. J'ai été fidèle à ma parole. Je n'ai jamais dit que nous aurions un plébiscite ou une consultation populaire sur une politique d'urgence ou temporaire. Voilà ce que je n'ai jamais dit: d'où il suit que je n'ai violé aucun engagement, aucune promesse, en me tenant, ici, aujourd'hui, au côté de mon très honorable ami et chef et à côté des membres de cette Chambre, pour remplir ce qui est, à mon sens, un devoir des plus sacrés et des plus solennels envers l'empire dont nous faisons partie.

M. PELLETIER

Je déclare qu'alors même que j'aurais dit, dans la province de Québec ou ailleurs, que nous ne devrions pas avoir de marine de guerre sans referendum, après avoir vu et entendu ce que j'ai vu et entendu, dans la mère patrie, l'été dernier, il était de mon devoir le plus sacré et le plus impérieux, en ma qualité de Canadien, de revenir ici et de tenir l'attitude que j'ai suivie, sans me préoccuper des conséquences.

On a dit, par tout le pays, que nous avons marché la main dans la main avec certains membres du parti libéral qui sont devenus des nationalistes. C'est vrai. Mais, lorsqu'il m'incombe, en ma qualité de membre de la Chambre des communes et en celle de membre du Gouvernement, de prendre attitude sur aucune question publique, je ne crois pas que je doive retourner de dix ou de quinze ans en arrière pour savoir précisément ce que j'ai dit alors. Je m'en tiens à ce qui se passe, dans le moment, et avec les circonstances qui s'y rattachent. J'exerce alors mon jugement et ma liberté d'action.

Le "Devoir"! Mon très honorable ami dit qu'il m'a trouvé en compagnie de ceux qui écrivent dans ce journal. Il était en leur compagnie, avant la fondation de ce journal; ils se sont séparés, mais ils ont fini par se réunir, ainsi qu'on peut le constater aujourd'hui. Mais, monsieur l'Orateur, ces nationalistes si méchants, ces hommes dont mon très honorable ami vient de parler, ils ne font qu'un avec lui et ils tombent d'accord avec lui maintenant. Les nationalistes demandaient au Sénat de tuer ce projet de loi; c'est précisément ce que voulait mon très honorable ami. Ils marchent donc la main dans la main. Si je faisais erreur en me rangeant à leur avis, alors que je croyais qu'ils avaient raison, mon très honorable ami m'a remplacé dans ce rôle. Si j'ai commis un crime, mon très honorable ami qui a eu l'occasion d'acquérir de l'expérience en ces matières, expérience dont je n'ai pas pu profiter autant, puisque mes états de services, en qualité de ministre, datent de moins longtemps, a cru bon de se rendre coupable de ce forfait, ce qui ne l'a pas empêché de se lever, ici, pour proclamer que je suis un grand criminel, parce que j'ai fait précisément ce qu'il fait maintenant.

Il est vraiment amusant d'entendre nos honorables amis de la gauche. Ils demandent à grands cris des élections générales. A grands cris? Ce n'est pas ainsi qu'on doit qualifier leur demande. Mais veulent-ils que le peuple soit consulté sur ce point? Non, ainsi que je vais l'établir formellement et sans plus de retard. Si l'on tient à connaître l'opinion du peuple sur cette question et sur cette question seule et si l'on ne veut pas qu'on dise à la population de ce pays de voter en faveur d'un Cana-

dien français contre un orangiste tel que Borden. . .

Quelques VOIX: Honte, honte.

M. PELLETIER: Si l'on veut que la population du Canada envisage cette question, avec justice et équité, le moyen d'atteindre cette fin sera de débarrasser cette question des considérations politiques et de ne pas faire d'élections à ce sujet. On a proposé ici même une motion pour referendum. Les membres de cette Chambre ont eu l'occasion de mettre cette question au-dessus des intérêts des partis et de connaître le sentiment du peuple. Lorsqu'il leur a fallu envisager cette question, nos adversaires ont dit: Oh! non, non, non; nous voulons les élections générales. Ils n'ont pas encore compris que le peuple avait voté contre eux, et ils imaginent que si une autre occasion favorable leur était offerte, ils pourraient reprendre les rênes de l'administration, c'est tout. Le peuple de ce pays ne se compose pas de fous, le peuple . . .

M. MARTIN (Sainte-Marie, Montréal): On peut les affoler, une fois, mais pas une seconde fois.

M. PELLETIER: Mon très honorable ami siège lui-même dans un paradis de fous.

M. MARTIN: Monsieur l'Orateur, j'en appelle au règlement. Je crois que l'honorable ministre n'avait pas le droit de me répondre, en la façon qu'il a choisie. J'ai dit que ces honorables ministres et leurs partisans avaient induit, une fois, en erreur la population de ce pays, et que, s'ils sont maintenant à la tête des affaires du pays, c'est parce que le peuple a été leurré de cette façon.

Quelques VOIX: Règlement, règlement.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député veut en appeler au règlement, qu'il fournisse la raison de son procédé. A mon sens, il n'a pas voulu en appeler au règlement.

M. PELLETIER: Mon honorable ami ne comprend pas parfaitement ce que veut dire l'expression "paradis de fous", car, dans le cas contraire, il constaterait que cette expression ne contient rien d'offensant à son endroit. En ce qui me concerne, lorsque cette question a surgi, je m'en suis rapporté à mon propre jugement et, lorsque j'entends des gens nous dire, ici, qu'il est bien compris que nous n'accomplirons pas notre devoir à cause du traitement que nous recevons en qualité de ministre du cabinet, traitement qui n'a pas été augmenté, depuis quarante ans et qui représente un montant que peut réaliser tout homme de profession de talents ordinaires, je dis que tout cela est de la mise en scène purement et simplement. Il est bien beau pour quelques honorables membres de cette Chambre d'essayer de se faire prendre au sérieux par le peuple, lorsqu'ils lui parlent ainsi, mais tout cela n'est que du vent. Qu'on me permette de dire, avant que je reprenne mon siège, que nos honorables amis de la gauche ont un dossier qu'ils devraient bien étudier, avant de jeter des pierres dans le jardin du voisin.

Le très honorable chef de la gauche a dit, ce matin, à la Chambre, que le premier ministre avait, à sa gauche, le directeur général des Postes du Canada qui n'est pas fidèle à l'empire. Monsieur l'Orateur, au cours des quarante ou cinquante dernières années, nous avons vu le parti dirigé par mon très honorable ami prendre, devant le public, une attitude opposée à tout ce qui se rapportait de près ou de loin à la milice ou à la défense. Les chefs du parti libéral combattirent le projet de loi relatif à la milice et à la défense soumis par sir George Cartier et sir John A. Macdonald; ceux-là parcoururent tous les tréteaux politiques de la province de Québec, en disant au peuple que c'était une honte pour les Canadiens d'armer ou d'avoir une milice pour défendre le pays.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Nous avons eu une curieuse déclaration de l'honorable ministre qui est le partisan, non pas du présent premier ministre du pays, mais de M. Armand Lavergne, en vue de se blanchir aux yeux des électeurs du Canada. Je n'ai pas l'intention de le suivre sur le terrain qu'il a choisi, sauf, cependant, que je tiendrai compte d'une déclaration faite à son sujet par le chef du parti nationaliste qui a soulevé un coin du voile qui cachait le pacte conclu entre les nationalistes et le parti tory, en 1911. Voici ce qu'il dit de l'honorable ministre des Postes:

Bien que le plus petit, Pelletier a été celui qu'il fut plus difficile de faire accepter, non seulement à cause de ses tendances nationalistes, mais à cause de ses heureuses dispositions pour les affaires—les affaires compliquées.

M. CLARK (Red-Deer): Qui a parlé ainsi?

M. MACDONALD: M. Bourassa, chef du parti nationaliste. Il continue:

. . mais à cause de ses heureuses dispositions pour les affaires—les affaires compliquées (témoin ce qui se rattache à l'achat de sacs et de cadenas des sacs de courrier). Lavergne fit de son mieux pour le faire accepter et il n'aurait pu faire moins pour le plus ardent de ses disciples.

Mon honorable ami qui a vilipendé et tourné en ridicule le parti libéral, depuis un quart d'heure, est reconnu, dans toute la province de Québec, comme étant celui qui a déclaré qu'il était partisan du très honorable premier ministre qui essaie de poser devant le peuple d'Ontario comme étant l'homme qui a toujours été fidèle à

l'Angleterre, un tory qui n'a jamais eu aucun rapport avec les nationalistes. Où en sommes-nous, dans cette affaire? Le 5 décembre, le très honorable premier ministre a répété la déclaration qu'il alléguait avoir faite, en 1910.

S'il avait tenu à peu près le même langage qu'en 1910, la question de la marine de guerre n'aurait jamais provoqué le débat que l'on sait. A en croire ce qu'il disait en 1910, il devait commencer par se faire renseigner par l'amirauté anglaise sur certaines choses, puis demander au Parlement une aide immédiate et effective et, au cas où cette aide serait refusée, en appeler au peuple. Voilà ce qu'il promettait au peuple canadien le 5 décembre, lorsqu'il déposait la proposition que la Chambre rejeta. Tiendra-t-il sa parole? Le Canada et l'empire devront-ils penser qu'il ne craint pas de dire s'il en appellera au peuple ou non, ou devra-t-il passer aux yeux de la postérité pour un homme qui s'est caché et s'est sauvé au moment où le Parlement lui posa la question?

M. l'ORATEUR: L'honorable député se sert d'un langage qui ne s'accorde guère avec la dignité de la Chambre. Il dit d'un collègue qu'il s'est caché et s'est sauvé; c'est un langage qui ne me paraît pas parlementaire.

M. MACDONALD: Je poursuis. La question qui occupe le Parlement et le pays est celle de savoir si le premier ministre s'en tiendra à sa déclaration du 5 décembre, alors qu'il nous faisait part de ses intentions. Que fait-il aujourd'hui? Il prend le Sénat à partie et élude la question pour ne pas répondre franchement au chef de l'opposition; il nous parle en termes assez vagues de la réforme du Sénat et charge le ministre des Finances de dire des injures à sir George Ross. Je ferai observer en passant que la longue carrière, le grand renom de sir George Ross. . .

Des VOIX: Ah! ah!

M. MACDONALD: Le dévouement avec lequel il a mis sa parole et sa plume au service de tout ce qui tend au maintien de l'empire suffisent à réfuter catégoriquement les allégations de ceux qu'on voit un jour alliés aux nationalistes et qui, le lendemain, crient leur loyalisme sur les toits. On n'a jamais trouvé dans l'entourage de sir George Ross de personnes aux convictions suspectes, ni de gens dont le dévouement à l'empire prête à la critique.

Qu'on me permette de signaler sous quel angle le ministre des Finances envisage les questions d'intérêt public, lui qui se permet de reprocher au chef de l'opposition et à sir Charles Ross d'avoir laissé échapper la plus belle occasion de leur vie. En 1911, voyant qu'il s'offrait un belle occasion de déserter son parti et de conquérir certains avantages politiques, le ministre n'hésitait pas à trahir tous les principes qu'il avait professés jusque-là. Celui qui ose aujourd'hui nous faire la leçon n'a-t-il pas déjà déclaré qu'il avait soutenu tous les principes du parti libéral à venir jusqu'à la conclusion de la convention douanière avec les Etats-Unis? Il avait donc approuvé le programme naval de 1909. On peut voir par là qu'il est homme à profiter des occasions quand il sait qu'elles doivent faire briller son étoile politique d'un plus vif éclat.

Il s'étonne de rencontrer dans la vie publique des hommes qui, en ce qui concerne le maintien de l'empire, s'inspirent de principes et se dévouent au triomphe d'idées, fût-ce au détriment de leur intérêt particulier, étant fermement convaincus que le temps finira par leur donner raison, par faire prévaloir le seul programme qui soit propre à contribuer au maintien de l'empire.

Quand nos adversaires nous parlent de Downing-Street et dictent à la nation ce qu'il faut faire, ne s'aperçoivent-ils pas qu'ils disent aux Canadiens qu'ils ne sont ni assez intelligents ni assez éclairés pour se doter eux-mêmes du régime qui conviendrait le mieux au Canada et à l'empire? Il faudrait s'incliner à jamais devant les ordres venus de Downing-Street. Le Canada serait bien à plaindre s'il fallait que le sentiment de Toronto traduisît l'idéal patriotique du pays.

A l'instar de ses chefs, le parti libéral considère que l'empire ne peut subsister qu'à la condition que chacune des nations qui le composent ait la certitude que ses droits sont reconnus et sauvegardés. Dans l'empire, les droits du Canada, de l'Australie, de l'Afrique australe et de la Nouvelle-Zélande sont, selon nous, aussi sacrés que ceux de la mère patrie. C'est là une condition indispensable au maintien de l'empire. Et c'est une vérité qui est maintenant admise, puisque l'on reconnaît que le sujet britannique né au Canada a, tout autant que celui qui a vu le jour à l'ombre du palais de Westminster, le droit de se prononcer sur ce qui lui paraît le plus conforme à l'intérêt de l'empire. Le Canadien, à nos yeux, est l'égal de l'habitant de toute autre partie de l'empire britannique.

De tous les membres de la gauche, il n'en est pas un seul qui, sur cette question, ait le moindre doute quant à l'avenir. Nous nous en tenons, pour ce qui concerne le maintien et la défense de l'empire, au programme tracé par notre chef depuis plusieurs années, sachant que le pays approuvera notre attitude et que le temps finira par démontrer que le programme de sir Wilfrid Laurier est le seul qui soit

susceptible d'assurer le maintien de l'empire.

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

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

DEUXIEME DELIBERATION DU BILL DES TELEGRAPHES OCEANIQUES.

La Chambre passe à l'examen des amendements faits par le Sénat au bill (n° 188) portant création de conditions plus avantageuses pour les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume-Uni et autres parties de l'empire brittannique.

(Les amendements sont lus une 1re fois.)

M. PELLETIER propose que les amendements soient lus pour la 2e fois et agréés.

M. LEMIEUX: Veuillez en donner l'explication.

M. PELLETIER: Certains articles de projet de loi ont été fortement combattus au Sénat. La Chambre haute ayant décidé de les supprimer, il ne me reste qu'à agréer ces modifications pour le moment, quitte à prendre plus tard des nouvelles mesures.

M. PUGSLEY: Il y a dans le bill une disposition tendant à autoriser la compagnie à prendre possession de ces droits et biens contre paiement d'une somme de $5,000,000. Cette disposition subsiste-t-elle encore?

M. PELLETIER: Le bill ne renferme pas de disposition semblable. Il y a cependant dans l'annexe une stipulation dont l'objet n'est pas tel que dit l'honorable député; elle est ainsi conçue:

Il est entendu que le syndicat peut transférer les avantages découlant du présent contrat à une compagnie qui sera constituée en corporation sous le nom de Empire Radio Company ou quelque autre nom approprié avec un capital émis d'au moins £1,000,000, et le présent contrat sera par la suite (quand le contexte l'admet) interprété sous tous rapports comme si le nom de la compagnie était substitué à celui du syndicat, et les obligations par là même assumées par le syndicat seront par la suite assumées par la compagnie et seront les obligations de la compagnie.

Cette clause du contrat autorise le syndicat à céder ses droits à une autre compagnie ayant un capital de £1,000,000. Il n'y a pas autre chose.

(La motion est adoptée et les amendements sont lus pour la 2e fois et adoptés.)

MESSAGE DU SENAT CONCERNANT LE BILL DE L'AMELIORATION DES GRANDES ROUTES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que j'ai reçu du Sénat un message ainsi conçu:

Résolu qu'un message soit envoyé à la Chambre des communes par l'un des maîtres en chancellerie informant cette Chambre que le Sénat insiste sur ses amendements ou bill (n° 32) ayant pour objet d'encourager et de favoriser l'amélioration des grandes routes, pour, entre autres, les raisons suivantes:

1. Parce que le droit que possède le Sénat de modifier un bill n'est pas amoindri par les procédures qui ont pu être suivies au cours de l'étude du bill par la Chambre des communes.

2. Parce que la raison assignée pour le renvoi d'amendements similaires dans la Chambre des communes, à savoir: Que ladite Chambre aura à se prononcer chaque année sur chaque item de dépense, ne s'applique pas au Sénat qui, advenant une divergence d'opinion, n'aurait d'autre recours que de rejeter le bill des subsides.

3. Parce que l'amendement fait par le Sénat au troisième article du bill, en y ajoutant le paragraphe 2, affirme le principe d'une distribution équitable des subventions supplémentaires projetées aux provinces, en conformité de la convention conclue avec les provinces à l'époque de la Confédération.

4. Parce que le mode de distribution proposé dans le premier amendement est basé sur un principe juste et raisonnable en soi, et est identique à la déclaration faite par les membres de l'administration dans le Sénat et dans la Chambre des communes, au cours de la dernière et de la présente session du Parlement, à l'effet que tel était leur programme bien arrêté, lequel a été effectivement incorporé dans le bill concernant l'aide à l'agriculture octroyée pour l'année courante.

5. Parce que ledit bill est une mesure d'autorisation, et, pour lui donner effet, il faut inscrire dans le bill annuel des subsides les sommes que l'on se propose de voter pour les fins dudit bill. De plus, Son Honneur l'Orateur de la Chambre des communes a déclaré que ce bill n'était pas une mesure monétaire.

Que le Sénat insiste sur le septième amendement pour, entre autres, les raisons suivantes:—

1. Parce que l'article 6 du bill permet au ministre d'entreprendre la construction ou l'amélioration de grandes routes dans l'une ou l'autre province, ce qui se trouve en contravention avec la lettre et l'esprit de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, et avec la pratique uniforme suivie sous le régime de cet acte, contravention pour laquelle il n'y a pas suffisante raison d'être.

2. Parce que ledit amendement affirme en effet qu'il ne convient pas que le ministre ou le gouvernement fédéral usurpe les fonctions de l'administration provinciale en ce qui concerne la construction et l'entretien das grandes routes et des ponts.

3. Parce que ledit amendement n'empêchera pas l'administration d'exécuter son programme et d'affecter les fonds insérés dans les prévisions budgétaires pour cet objet d'après les

conditions et la réglementation qu'elle croira juste et convenable de faire, vu que les articles antérieurs du bill pourvoient à la corporation entre les gouvernements fédéral et provincial.

4. Parce que l'article 6 du bill est une violation du gouvernement responsable en tant que le Canada, en dépensant un subside provincial, ne serait responsable ni à la législature provinciale ni à la légisalture fédérale.

MESSAGE DU SENAT CONCERNANT LE BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que j'ai reçu du Sénat un message ainsi conçu:

Résolu qu'un message soit envoyé à la Chambre des communes par l'un des maîtres en chancellerie informant cette Chambre que le Sénat insiste sur les amendements au bill (n° 135) ayant pour objet d'amender la loi des chemins de fer de l'Etat, pour les raisons suivantes:

1. Parce que ledit bill, tel qu'adopté par la Chambre des communes, viole le principe du gouvernement responsable vu qu'il tend à donner autorisation permanente au Gouverneur général en conseil d'engager le pays dans une voie de dépenses illimitées avant qu'aucun crédit n'ait été voté par le Parlement.

2. Parce que ledit bill est un simple bill d'aide, et que de plus, sans tenir compte dudit amendement fait par le Sénat, cette Chambre croirait qu'il est de son devoir de rejeter ledit bill en entier tel qu'il a été adopté par la Chambre.

QUESTIONS.

DESTITUTION DU GARDIEN DU PHARE DE FISH-ISLAND.

M. RICHARDS:

1. M. John A. L. McLellan, gardien du phare de Fish-Island, comté de Prince, île du Prince-Edouard, a-t-il été destitué?

2. Une enquête à ce sujet a-t-elle été tenue au cours de l'été de 1912 ou à toute autre époque? Dans l'affirmative, par qui l'enquête a-t-elle été conduite, et quels ont été les témoins entendus?

3. Qui a porté l'accusation, si accusation il y a eu?

4. S'il y a eu destitution, qui a été nommé à cette place?

5. Si quelqu'un a été nommé, à la recommandation de qui a été faite cette nomination?

M. HAZEN:

1. Oui, pour participation outrée aux élections.

2. Oui, l'enquête a été conduite par M. Heath Strony. Les témoins ont été J. A. L. McLellan, Joseph Driscoll, Frank Shea, Edmund Philips, D. F. Campbell, J. A. McDonald, Austin J. McLellan, William S. Macdonald et Joseph G. McLellan.

3. P. C. Murphy, James Driscoll, Frank Shea, J. G. McLellan, Wilfred Gillis et un autre. (Le nom est illisible).

4. Peter Hickey.

5. L'honorable P. C. Murphy.

FARMERS' BANK.--REMBOURSEMENTS AUX DEPOSANTS.

M. ROCH LANCTOT: Monsieur le président, est-ce l'intention du premier ministre de donner une réponse à ma question du 5 courant, concernant la Farmers Bank?

M. BORDEN: La question de l'honorable député se lit ainsi:

Est-ce l'intention du Gouvernement de rembourser les déposants de la Farmers' Bank? Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il d'en faire autant pour les déposants de la Banque de Saint-Jean et de la Banque Ville-Marie?

Voici la réponse: Il résulte du rapport du commissaire chargé de faire une enquête au sujet de la faillite de la Farmers Bank:

(a) Que l'émission du certificat de l'administration du trésor autorisant la banque à commencer les affaires, avait été obtenu frauduleusement par le promoteur qui devint plus tard le directeur général de la banque, W. R. Travers.

(b) Que le commissaire est d'avis qu'il était du devoir de l'administration du trésor, avant d'émettre son certificat, d'éclaicir certaines accusations faites au département des Finances à l'effet que le montant des souscriptions qui, aux termes de la loi des banques, aurait dû être payé, de fait, ne l'avait point été.

(c) Que, si la vérité eût été connue, le certificat de l'administration du trésor n'aurait point été émis, de sorte que la banque, sous la direction de Travers, n'aurait point été autorisée à commencer les affaires.

C'est un cas exceptionnel et unique en son genre, tant en ce qui concerne les moyens employés pour obtenir le certificat, que par les résultats qui s'en sont suivis et ont causé la perte de tous les fonds confiés à la banque par les malheureux déposants. La personne qui s'est procurée frauduleusement le certificat au nom de la banque, a pu ainsi attirer ces dépôts en assumant sans raison plausible des pouvoirs, en violaion formelle des dispositions de la loi. Bien que la cause directe et ultérieure des pertes fût la supercherie et l'improbité du directeur de la banque dans l'administration de ses affaires, il existe néanmoins un certain rapport entre ces pertes et l'autorité dont l'investit l'émission du certificat. Tenant compte de ces circonstances, le Gouvernement considère que les déposants ont droit, dans une mesure raisonnable, à un remboursement auquel il sera pourvu par une mesure législative présentée à la prochaine session du Parlement. Le cas

des autres banques mentionnées est tout à fait différent, et la décision que le Gouvernement se propose de prendre au sujet de la Farmers Bank, ne saurait être invoquée comme une raison ou un précédent pour rembourser leurs déposants.

PROTECTION DES EMIGRANTES.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Je prie la Chambre de m'accorder quelques instants pour lui signaler une question d'une importance pressante. Je prierais tout spécialement le ministre intérimaire de l'Intérieur de vouloir bien s'en occuper. Il va sans dire que les immigrants qui viennent en ce pays, attirés par les avantages que nos représentants font briller à leurs yeux sont, à un point de vue très important, les pupilles de notre Gouvernement. Il est tout spécialement de notre devoir d'empêcher que l'on n'abuse ou maltraite les jeunes filles qui nous arrivent. Je tiens, à ce sujet, de gens bien informés, des renseignements qui me portent à croire que nous devrions protéger davantage cette classe d'immigrants. Il se peut que quelques-uns de ces rapports soient exagérés, et, pour cette raison, je m'abstiendrai de citer les chiffres que l'on m'a communiqués.

Mais, l'on me dit que sur le 1,400 jeunes filles qui viennent en ce pays, un grand nombre n'arrivent jamais à leur destination sans que l'on puisse savoir ce qu'elles sont devenues en route. Je demanderais au ministre de l'Intérieur de prendre des dispositions pour protéger, sur les trains, ces immigrantes qui sans cela pourraient se trouver à la merci de gens intrigants et malhonnêtes. En voici un exemple que je tiens d'une personne qui connaissait personnellement les faits dont il s'agit. Dans une de nos grandes villes, dont je tairai le nom, plusieurs de ces immigrantes arrivèrent à la gare et furent envoyées à un certain endroit où un refuge leur avait été préparé. La personne qui m'a signalé ces faits et qui avait pour mission de s'occuper de ces gens, au nom d'une certaine société de la ville, remarqua à la gare une jeune fille qui semblait flâner à l'aventure. Il lui parla. Il apprit qu'elle était Suédoise et qu'elle ne parlait pas un mot d'anglais. Elle avait une carte lui enjoignant de se rendre à un certain numéro dans une certaine rue, et il était dit sur cette carte que sa sœur l'y rencontrerait ou viendrait l'y chercher. La rue n'était pas des mieux famées, et. évidemment, la sœur n'avait point paru. Alors cette personne envoya cette jeune fille en fiacre à l'adresse indiquée, recommandant au cocher de ne point l'y laisser avant de s'être assuré du caractère de la maison. Et il se trouva que la maison était bien loin d'être recommandable. Cette innocente jeune fille ignorait ce qu'il y avait sur la carte, et l'assertion qu'elle devait rencontrer sa sœur à cette place, avait tout simplement pour but de tromper les autorités. Il faudrait adopter sur tous les trains qui traversent le pays certaines dispositions qui permettent de protéger tous ces gens-là, jusqu'à ce qu'ils aient atteint leur destination. Ce sont des pupilles de notre Gouvernement et nous devrions nous sentir responsables de leur propre sûreté.

M. J. H. BURNHAM (Peterboroh-ouest): L'honorable député de Dundas (M. Broder) s'est adressé personnellement à moi à ce sujet, me demandant d'appuyer ses efforts pour signaler cet état de choses à l'attention de la Chambre, ce que je fais avec plaisir. Il se trouve que je suis un peu au courant de cette question, car étant intéressé indirectement au travail qui se fait pour protéger ces jeunes filles, j'ai dû parfois entreprendre certaines enquêtes. On est effrayé de voir commettre chaque jour des crimes dont la Chambre ne saurait se désintéresser, et qui réclament l'intervention du ministre. Celui-ci ne serait pas long à agir, j'en suis certain, s'il pouvait compter que ces efforts énergiques rencontreraient l'approbation de la Chambre. Et je suis sûr qu'il n'y a pas ici un seul honorable député qui fût le moins du monde incliné à se montrer mesquin lorsqu'il s'agirait de trouver les moyens de surveiller cette immigration, surtout dans les grandes villes. On me dit que, tout récemment, on a surpris à la gare Union de Toronto, de jeunes individus employés comme messagers, à commettre des attentats à la pudeur sur des jeunes filles arrivant des vieux pays. Cet état de choses existe dans tout le pays à un degré alarmant. Certaines gens disent que ces rapports sont exagérés. Il se peut que l'on exagère l'étendue du mal, mais il est certain qu'il y a lieu d'en être effrayé.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Bien que j'espère que la situation n'est pas aussi sombre que l'a représentée mon honorable ami de Peterborough-ouest, je suis sûr que nous sommes tous d'avis que l'on devrait entreprendre tout ce qu'il est possible de faire pour protéger les immigrantes. Je crois que la Chambre sera unanime sur ce point. Je ne crois point que ce soit une chose bien difficile à régler. Il ne s'agirait que de les amener au pays et de les transporter dans l'Ouest où il serait facile de trouver pour chacune le protecteur naturel qui convient à une jeune fille.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Le sujet signalé à l'attention de la Chambre par l'honorable député de Dundas et les autres députés qui ont pris la parole, est bien digne d'occuper sérieusement l'attention de la Chambre. Comme question de fait, depuis l'année dernière je

me suis entretenu plusieurs fois de cette question avec le colonel Sherwood, chef de la police fédérale, qui s'est acquitté de devoirs importants à ce sujet, indépendamment du travail que fait, me dit-on, le département de l'Immigration. Il est possible que les rapports que nous recevons à ce sujet soient quelquefois exagérés. Il y a quelque cinq ou six mois, un cas m'a été signalé. On supposait que deux jeunes filles très respectables des Etats-Unis avaient été détournées du droit chemin en venant au Canada. Elles venaient pour entrer en service dans la maison d'un ex-député aux Communes, M. Ganong. Il vint me voir à ce sujet, et nous demandâmes à la police fédérale, ainsi que d'autres autorités de rechercher ces jeunes filles dans toute l'étendue du pays. A la fin on découvrit qu'elles étaient à Montréal où elles avaient trouvé un emploi plus lucratif que celui qu'elles auraient pu avoir chez M. Ganong, et elles réussissaient parfaitement. Ainsi, il ne faut pas croire que toutes les jeunes filles que l'on a perdues de vue ont été nécessairement détournées du droit sentier. Mais je ne doute point qu'il n'existe à ce sujet des maux qu'il faudrait faire disparaître. J'ai demandé au colonel Sherwood de s'en occuper et de suggérer au ministre de la Justice et à moi-même des mesures qu'il croirait devoir être efficaces. Il l'a fait.

On a commencé par adopter ses propositions en apportant certaines modifications au code criminel que le Sénat a approuvées, sans rien y changer, me dit-on. En outre le colonel Sherwood a pensé qu'un crédit additionnel de $10,000 serait nécessaire pour lui permettre de faire le travail additionnel que cela, d'après lui, nécessiterait. Dans toute cette question, je me repose en grande partie, ou plutôt entièrement, sur le rapport qu'il m'a fait ainsi qu'au ministre de la Justice à la suite de son enquête. Dans les crédits que nous avons adoptés hier soir, il y avait un item de $10,000 qui sera placé à la disposition du colonel Sherwood pour ce travail. Je puis assurer mon honorable ami de Dundas, et les autres membres de cette Chambre qui ont parlé sur cette question, de même que tous les membres en général, que pour ma part, je ne négligerai aucun effort pour mettre fin à ce mal. Je considère qu'il est du devoir absolu de ce Parlement, et spécialement du Gouvernement, de faire tous les efforts possibles pour rendre ce commerce impossible autant que l'on peut y arriver au moyen de la loi. Les efforts que nous faisons dans ce sens sont, autant que je puis connaître, les meilleurs qui peuvent être faits. J'ai parlé de prévention, je veux aussi parler de punition. S'il est nécessaire d'apporter d'autres amendements au code criminel, afin de découvrir et punir comme ils méritent de l'être ceux qui gagnent leur vie à entraîner les jeunes filles dans le vice, je m'engage envers ce parlement et envers le peuple de ce pays, à faire tout mon possible de faire adopter par le parlement une loi pour les punir.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre du Travail): Il ne peut y avoir qu'une seule opinion concernant l'importance du problème de l'immigration. La continuation de notre prospérité dépendra en grande partie sur la continuation d'une immigration désirable; je suis heureux de pouvoir dire que l'immigration augmente considérablement et que la qualité en devient meilleure tous les jours. Il y a longtemps que je suis d'avis qu'il faudrait prendre plus soin des immigrants à leur arrivée dans notre pays. Je crois que notre politique devrait être plutôt de conduire que d'envoyer les nouveaux arrivants à leur destination. On a appelé mon attention il y a quelques mois, en ma qualité de ministre du Travail, sur différents bureaux de placement que l'on soupçonne de passer en contrebande des immigrants aux ports d'entrée. J'ai fait faire une enquête à ce sujet et j'ai découvert que les plaintes étaient bien fondées. Nous avons découvert à Montréal un bureau de placement qui avait réalisé sur les immigrants, pendant trois mois, la somme de $10,000. Ce bureau se faisait donner $15 par ceux auxquels il trouvait un emploi. Ce bureau s'entendait avec les compagnies de chemin de fer pour transporter les immigrants dans certaines parties du pays à un certain prix, et il se faisait donner par eux beaucoup plus qu'il n'aurait dû.

Comme résultat du rapport que j'ai reçu, j'ai fait faire des règlements en vertu de l'article 66 de la loi d'immigration; ces règlements obligent tous ceux qui ont des bureaux de placement d'immigrants à prendre un permis et à tenir un registre de ceux qui demandent de l'emploi, d'où ils viennent, quels sont ceux qu'ils laissent derrière eux, où ils vont et ainsi de suite. Bien que ces règlements ne soient en vigueur que depuis deux semaines seulement, plusieurs bureaux de placement ont déjà été condamnés pour avoir agi de fraude avec les immigrants et ils ont été punis sévèrement. Je crois que nous devrions faire tous les efforts possibles pour que les immigrants lorsqu'ils arrivent dans le pays soient bien traités, cordialement accueillis, aidés et conduits jusqu'à leur destination, plutôt que de les laisser débarquer per centaines de mille à nos grands ports océaniques, sans qu'il y ait personne pour en prendre soin et les accompagner jusqu'à Montréal, Toronto et autres villes de l'intérieur. Le Gouvernement songe à ériger dans la ville de Toronto un grand édifice qui sera comme une espèce de lieu de repos pour les immigrants qui arriveront dans cette ville, jusqu'à ce qu'ils soient finalement placés. Ainsi que je l'ai dit au commencement, je crois que nous ne pouvons donner trop de soin aux immigrants qui

arrivent dans notre pays. Il est désirable que nous en recevions un aussi grand nombre que possible et qu'ils soient une acquisition pour le Canada. Il est important que le nouvel arrivant reçoive une bonne impression du pays lorsqu'il débarque sur nos rives, et je crois que nous avons été jusqu'à un certain point négligents sous ce rapport. Je désire faire tout en mon pouvoir pour apporter remède à ce que je considère avoir été de la négligence dans la façon dont nous avons traité les immigrants dans le passé.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Je suis certain que tout le monde voudra croire que mon honorable ami et le Gouvernement vont faire tout ce qu'ils disent. Certaines associations bienveillantes, après avoir pris connaissance de l'état de choses dont mon honorable ami de Dundas (M. Broder) a parlé, ont apposté des officiers aux gares de chemins de fer pour rencontrer les trains à leur arrivée, et s'efforcer d'empêcher les choses que l'on a mentionnées. Je proposerais qu'afin de remédier au mal dont a parlé mon honorable ami, on emploie des femmes ainsi que ces associations bienveillantes ont fait. Je ne crois pas qu'il soit juste que ces dernières portent seules tout le fardeau; l'état devrait plutôt le porter.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Je vois par les journaux qu'un congrès a été convoqué en Europe auquel différentes congrégations religieuses de Montréal ont envoyé des délégués. Je ne sais pas ce que les autres églises à Montréal font; je sais qu'elles s'efforcent d'être à la hauteur des besoins, mais, je puis dire ceci au nom de l'église catholique romaine. L'archevêque de Montréal a organisé un comité de prêtres et de sœurs pour rencontrer les immigrants catholiques à leur arrivée à Montréal, et j'ai entendu faire de grandes louanges du travail de l'archevêque de Montréal à ce sujet. Je crois que l'église catholique romaine à Québec fait la même chose. L'honorable ministre de l'Intérieur a été assez bon de permettre au révérend père Casgrain l'accès aux bureaux publics à Québec, afin de faciliter son travail. Nous n'entendons pas de plaintes au sujet des immigrants catholiques, parce que les prêtres et les sœurs prennent charge des jeunes filles à leur arrivée dans ces deux villes. Je crois que si toutes les congrégations religieuses faisaient la même chose, nous ne verrions pas les tristes choses dont nous a parlé l'honorable député de Dundas, aujourd'hui. Je crois cependant que la proposition de mon honorable ami est excellente; que l'on devrait agiter l'opinion publique et faire de notre mieux pour protéger les jeunes filles étrangères à leur arrivée au Canada.

M. LAFORTUNE (Montcalm), Je veux corroborer ce que l'honorable député vient de dire sur ce sujet, qui est très important et qui mérite une grande attention. Le ministre du Travail a dit qu'il y avait un grand édifice à Toronto où l'on recevait les immigrants à leur arrivée dans cette ville. Existe-t-il un édifice du même genre à Montréal?

M. CROTHERS, Mon honorable ami m'a mal compris; j'ai dit que le Gouvernement songeait à ériger un édifice de ce genre à Toronto, et je crois qu'un édifice semblable est en voie de construction à Montréal.

M. LAFORTUNE: Je suis heureux d'apprendre cela, parce que Montréal est la ville reine du Canada. Je suis heureux d'apprendre que l'honorable ministre du Travail va s'occuper de protéger les immigrants à leur arrivée dans notre pays. Mais je lui demanderai de ne pas oublier Montréal.

M. H. B. MORPHY (Perth-nord): Je n'aurais pas parlé sur cette question si je n'avais pas reçu moi-même plusieurs plaintes à ce sujet de la ville de Stratford. On se plaint que le service d'immigration à Toronto, qui est le point de distribution pour l'Ontario, manque absolument d'organisation. Il n'y a pas de système, et souvent l'on place chez des cultivateurs de bons ouvriers qui seraient plus utiles ailleurs, ou bien on envoie dans des villes des immigrants qui n'ont jamais connu autre chose que le travail des champs. J'ai demandé au ministre qu'il consacre un peu plus d'argent à ce service, afin que l'on puisse l'organiser de façon à faire une distribution plus sensée des immigrants. Il est devenu très difficile dans l'ouest d'Ontario d'obtenir des gens de métier habiles, et je connais plusieurs jeunes ouvriers capables d'Angleterre qui sont aujourd'hui à l'emploi de cultivateurs, parce qu'à leur arrivée on ne s'est pas inquiété à leur trouver de l'ouvrage dans leur métier. J'approuve entièrement ce que les autres orateurs ont dit au sujet de la traite des blanches, et j'espère que le cabinet secondera le premier ministre et portera une attention toute spéciale à ce qui est devenu un abus très alarmant dans tout le pays.

M. l'ORATEUR: Je veux dire à la Chambre que d'ici à quatre heures il n'y a plus de règlement de clôture.

L'hon. WM PUGSLEY: Dans ce cas-là, monsieur l'Orateur, je poserai une question à l'honorable ministre des Finances. Dans son discours au sujet de la question de la marine, ce matin, l'honorable ministre des Finances, s'adressant à l'honorable chef de l'opposition qui avait exprimé le désir d'avoir le verdict du peuple dans des élections générales sur cette question—désir qui est partagé par tous les députés libéraux dans cette Chambre; et par tout le parti libéral d'un bout à l'autre du pays—a dit que notre honorable chef ne connaissait

rien des conditions du pays lorsqu'il demandait une élection générale. Je veux lui demander ce qu'il a voulu dire par là.

M. WHITE: Je ne sais de quelle partie de mes remarques l'honorable député veut parler.

M. PUGSLEY: Je vais essayer à me faire comprendre. Mon honorable ami a dit: L'honorable chef de l'opposition demande une élection, mais il n'a aucune idée de l'état extraordinaire des affaires dans le pays, voulant parler de l'état financier du pays.

M. WHITE Je n'ai jamais dit cela. Je ne puis me rappeler les mots précis dont je me suis servi, mais j'ai dit en substance que vu l'état financier actuel du pays il n'y aurait aucun sens à faire des élections générales. J'ai dit aussi, et je le répète, que l'honorable chef de l'opposition, l'honorable député de Saint-Jean ou l'honorable député d'Halifax ne désirent pas des élections générales. Mais ils veulent faire croire au pays qu'ils les désirent.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami n'a pas le droit de ne pas accepter ma parole. Je veux une élection; je la désire sincèrement, j'irais ouvrir ma campagne à Toronto.

M. WHITE: Mon très honorable ami sera toujours accueilli courtoisement à Toronto. Il est brillant orateur et il attire la foule, mais il ne gagne pas les suffrages des électeurs de Toronto, et il en sera toujours ainsi s'il continue son attitude actuelle sur la question de la marine.

M. PUGSLEY: Au sujet de l'état financier du pays, je dirai à mon honorable ami que le peuple est prêt à courir les risques d'une élection.

M. BURHAM: Vous n'avez rien à perdre.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami de Peterborough fait toujours avec vérité, et il a raison de dire que le parti libéral n'aura rien à perdre, car il n'a pas l'intention de mettre beaucoup d'argent dans cette élection. Mais je n'ai aucun doute que les risques du parti conservateur seraient grands. Mais l'honorable ministre n'a pas lieu de craindre qu'une élection troublerait les affaires financières du pays.

La droite prétend que le Sénat a mis en danger la sûreté de l'empire, lorsqu'il a déclaré que le bill naval devait être soumis au verdict du peuple. Mais, monsieur l'Orateur, si le Gouvernement est sincère, s'il croit réellement que l'intérêt de notre pays et l'intérêt de l'Empire exigent que la commande de ces trois dreadnoughts soit donnée immédiatement par le Canada, la question peut être réglée en peu de temps. Avant de partir d'Ottawa les ministres pourraient demander à Son Excellence l'administrateur de dissoudre le Parlement, et les élections pourraient avoir lieu quatre semaines après la dissolution. S'ils croient que le peuple est en faveur de cette prétendue politique d'urgence, qui est le résultat de l'alliance hybride entre les conservateurs et les nationalistes, dans cinq ou six semaines le Parlement pourrait être convoqué, et si le Gouvernement pouvait démontrer au Sénat qu'il a reçu un mandat du peuple pour consacrer $35,000,000 a des dreadnoughts et abandonner l'idée d'une marine canadienne, la résolution adoptée par la chambre haute donne, en blanc et en noir, l'assurance que le Sénat adoptera sans hésitation le bill permettant d'envoyer l'argent en Angleterre.

M. WRIGHT (Muskoka): Où est dans la résolution du Sénat l'engagement que ce corps votera alors le bill?

M. PUGSLEY: C'est une question très pertinente, à laquelle je vais essayer de répondre. Le Sénat déclare dans sa résolution qu'il n'est pas désirable que ce bill devienne loi avant que le pays n'eût été consulté à ce sujet.

M. BENNETT (Calgary): L'honorable député de Saint-Jean voudra-t-il résigner son siège si je résigne le mien, afin de connaître le sentiment de l'Est et de l'Ouest?

Une VOIX: Ne manquez pas cette occasion.

M. PUGSLEY: Je ferai mieux que cela. Mais je ne crois pas que le Sénat accepterait comme étant un mandat du peuple canadien le verdict de ces deux circonscription électorales. Mais faisons ce que le Sénat croit qu'il faut faire et qui le satisfera. Que le Gouvernement demande la dissolution du Parlement, qu'il soumette aussi vite que possible la question au peuple, et qu'il vienne ensuite devant le Sénat avec un mandat du peuple.

M. FOWLER: Pas un de vous ne reviendrait dans cette Chambre.

M. PUGSLEY: Alors, mon honorable ami n'a aucune raison de s'alarmer. Si aucun de nous ne doit être réélu, c'est, au jugement de l'honorable député, le résultat le plus à souhaiter dans l'intérêt du pays, et le plus tôt ce résultat sera assuré, le mieux, d'après lui, ce sera pour le Dominion. Alors, pourquoi hésiter? Pourquoi hésiter à faire cette chose magnifique, comme vous dites, pour le Canada et pour l'empire? Pourquoi prodiguez-vous les applaudissements au ministre des Finances quand il dit: En appeler au peuple? Allons donc! Nous attendrons; nous triompherons en temporisant. La Providence est pour vous; il va se produire des vacances au Sénat; l'âge et la maladie ne tarderont pas à déterminer des changements.

M. WHITE: Est-ce bien là l'interprétation que l'honorable député fait de mes paroles, quand je dis que la Providence est pour nous?

M. PUGSLEY: Oui.

M. WHITE: Je suis bien aise de le savoir.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre a déclaré que la Providence était de son côté. Qu'est-ce à dire? Cela signifie qu'avec le temps la Providence va permettre à la maladie de faire des ravages, à des vacances de se produire au Sénat, que le Gouvernement sera appelé à remplir ces vacances, et que bientôt il disposera d'une majorité au Sénat, majorité que ne sera pas dominée par l'esprit de parti. Ce sera une majorité mue par les sentiments qui animent les quatre nouveaux titulaires de ces jours derniers, majorité qui sera en mesure de rendre à l'empire une justice tardive, et mettra le Gouvernement à même de livrer ces navires à la Grande-Bretagne. Mais à ce compte l'empire aura encore longtemps à attendre. C'est faire reposer la stabilité de la mère patrie sur un bien faible appui. Car la plupart de ces membres du Sénat sont très sains et vigoureux, et peuvent se maintenir plus longtemps que la plupart d'entre nous ici. Ainsi donc, pour l'adoption du projet d'aide à la marine, ne comptons pas trop sur la Providence. Je regrette de retenir ainsi la Chambre, quand nombre d'éloquents députés auraient pu me remplacer d'une manière avantageuse; mais je me serais cru blâmable de rester coi à la suite des observations de l'honorable ministre des Finances (M. White). Il a déclaré qu'il ne pouvait songer à faire appel au peuple, même pour sauver l'empire, même en supposant que l'empire fût en danger, même lorsque les ennemis de la Grande-Bretagne dans toutes les parties du globe se réjouissent du coup terrible porté par le Sénat au projet d'aide à la marine. En dépit de tout cela, déclare mon honorable ami, nous ne saurions songer à faire appel au peuple dans la condition financière actuelle du pays. Sous quel gouvernement cette situation financière s'est-elle produite? Comment se fait-il qu'avec des centaines de mille immigrants qui nous arrivent d'année en année, avec des récoltes magnifiques, avec nos greniers débordants, la condition financière du pays n'ait depuis vingt ans jamais été aussi mauvaise qu'elle l'est aujourd'hui? Monsieur l'Orateur, l'explication est facile à trouver. C'est que nous importons une telle quantité de marchandises dans notre pays en comparaison de ce que nous en exportons; c'est parce que nos marchands, nos marchands de détail et d'une manière générale la population canadienne verse au trésor du Canada millions sur millions prélevés sur le produit de son pénible labeur, et parce que nous expédions à l'étranger pour la moitié seulement à peu près de la valeur des produits que nous en importons. C'est là une des raisons.

M. MEIGHEN: Quel remède suggérez-vous?

M. PUGSLEY: Nous assurer de plus vastes débouchés; faire revenir le ministre du Commerce (M. Foster), occupé en ce moment à négocier un traité avec la distante confédération d'Australie, traité dont l'intérêt ne saurait être très grand; et le dépêcher à Washington pour y négocier un traité définitif sous l'empire duquel le peuple canadien saura qu'il peut produire autant qu'il lui plaît, et que, en ce qui regarde les produits naturels, il se trouvera aux Etats-Unis un marché toujours ouvert. Si le traité de réciprocité avait été ratifié, nous ne serions pas témoins du malaise dont notre pays offre le spectacle aujourd'hui.

M. BURNHAM: L'honorable député sait-il que l'année dernière nous avons importé plus de produits naturels des Etats-Unis que nous n'en avons exporté aux Etats-Unis?

M. PUGSLEY: Qu'est-ce que cela signifie? Cela ne signifie rien du tout. Cela prouve que dans certaines parties du pays, où les conditions sont particulièrement favorables à notre population, celle-ci est à même de se procurer certains produits des Etats-Unis (fruits des tropiques, notamment, que les Canadiens commencent à consommer en fortes quantités, et nombre de produits agricoles également) à meilleur compte que nous ne saurions les produire chez nous; tandis que, dans d'autres parties du pays, comme l'honorable député doit le savoir d'après sa connaissance de ce qui se passe au Canada, les Etats-Unis offrent à notre population un marché des plus avantageux. Voyez ce qui se passe dans les prairies de l'Ouest aujourd'hui, et c'est une des circonstances qui expliquent cette crise dont l'Est souffre aussi bien que l'Ouest. Le prix du blé dans l'Ouest canadien est de dix cents du boisseau moins élevé qu'à l'époque où le parti libéral tomba du pouvoir.

M. LANCASTER: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. MEIGHEN: L'honorable député sait-il...?

M. PUGSLEY: Je ne saurais répondre à plus d'un à la fois.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. PUGSLEY: Je pense que c'est l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) que j'ai aperçu d'abord.

M. LANCASTER: Mon seul désir est de bien comprendre à quoi vise l'honorable député? Va-t-il se montrer aussi satisfait du verdict du peuple sur la question na-

vale qu'il s'est montré satisfait de ce verdict sur la question de réciprocité?

M. PUGSLEY: Oui, je suis toujours satisfait du verdict du peuple.

M. LANCASTER: Votre argumentation me persuade du contraire.

M. PUGSLEY: Le verdict du peuple doit être pour nous le jugement final; c'est par ce jugement que nous devons nous laisser guider, et dès lors nous ne pouvons qu'en être satisfaits. Perdants ou gagnants, la voix du peuple doit être pour nous comme la voix de Dieu. C'est pourquoi je serais heureux qu'il y eût appel au peuple dès demain. J'ai le droit, en vue de ce que le Sénat a déterminé dans sa résolution, en vue de l'intérêt que nous avons à obtenir une prompte décision du peuple canadien sur la question de la marine, décision que tous les partis accepteront et dont ils feront leur principe directeur dans la pratique; j'ai le droit, à titre de représentant d'une circonscription très importante de notre pays, de demander au Gouvernement... (exclamations), et je demande au Gouvernement au nom de mes commettants... (Exclamations), je demande au Gouvernement de prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires pour s'assurer du sentiment populaire sur cette importante question.

Un DEPUTE: Il est quatre heures.

M. PUGSLEY: Non, il n'est pas tout à fait quatre heures encore. Puisque nous en sommes à parler d'élection, je vois à son siège mon aimable ami l'honorable député de King-Albert (M. Fowler); cela n'arrive pas aussi souvent que je le désirerais. J'aperçois aussi l'honorable député de Calgary (M. Bennett). Tous deux ont connu de son vivant un gentleman très éloquent et très respecté, naguère représentant de la ville de Saint-Jean en cette Chambre. Je veux dire M. C. N. Skinner; et ils n'ont pas oublié...

M. BOYCE: Il a été tantôt d'un parti tantôt de l'autre, comme l'honorable député lui-même.

M. PUGSLEY: C'est là une assez piètre observation à interjeter dans une discussion comme celle-ci. Ce n'est pas digne de l'honorable député. C'est cette habitude de dire de ces puérilités qui a nui le plus à ses perspectives d'être appelé à remplir le poste de Solliciteur général pour le Dominion. Je me souviens que celui que je viens de nommer a dit une fois qu'une élection, accompagnée du nombre convenable d'arguments,—de ces arguments dont le parti conservateur, qui s'alimente à tant de riches sources, sait tirer si bon parti,—qu'une telle élection rapportait autant au pays que deux récoltes de sarrasin. Je suis persuadé que le parti conservateur, s'il devait en appeler au peuple sur cette question de la marine, et même s'il ne disposait que d'un cinquième des munitions dont il s'est servi au cours de la campagne sur le traité de réciprocité en 1911, serait un agent considérable de diffusion de la prospérité financière dans tout le Dominion, de l'Atlantique au Pacifique.

M. BENNETT (Calgary): Des observations de l'honorable député au sujet de l'effet produit par une élection sur la prospérité du pays, j'ai conclu qu'en réponse à l'invitation, la remise d'un dollar par tête avait été la pratique générale?

M. PUGSLEY: Je me réjouis de ce que l'honorable député ait fait cette observation, car c'est de nature à faire connaître l'appel que les libéraux du Nouveau-Brunswick, et du Nouveau-Brunswick seulement, font à leurs amis pour qu'ils leur viennent en aide, même au moyen d'une modique offrande, et (dans les endroits où ce procédé sera bien vu) qu'ils forment un fonds pour la distribution de publications destinées à renseigner le peuple sur cette importante question au jour des élections. Nous n'avons pas de puissante compagnie à laquelle nous puissions nous adresser. Nous ne sommes pas aussi bien partagés que l'honorable député de Calgary, dont les moyens lui permettent d'appliquer de $10,000 à $20,000 à l'acquisition d'un siège de représentant du peuple en cette Chambre. Nous ne pouvons compter sur l'aide d'aucune riche corporation, d'aucune puissante coalition industrielle; il n'y a donc que la masse des électeurs canadiens qui puisse nous venir en aide dans nos luttes. Mais, monsieur l'Orateur, quand viendra le jour de l'élection, quelle belle cause nous serons appelés à faire triompher, quelle belle lutte nous serons appelés à faire! Ce sera la lutte entre ceux qui veulent marcher à rebours du progrès, entre ceux qui proclament à l'univers que le peuple canadien est un peuple inférieur, qu'il occupe dans l'empire une position inférieure à celle de la mère patrie et de l'Australie...

M. BENNETT (Calgary): Et de la Nouvelle-Zélande.

M. PUGSLEY... Et de l'Australie, des grands établissements d'outre-mer, dont, suivant ce qu'aurait dit l'honorable ministre du Commerce, actuellement en Australie, le Canada sera bientôt fier de suivre l'exemple,—ce sera une lutte entre ceux qui prétendent que le peuple canadien est inférieur à la population du reste de l'empire et ceux qui sont fiers du nom de Canadien et qui croient qu'un Canadien de naissance vaut deux citoyens d'aucune autre partie de l'empire.

Pour ce qui nous concerne, ce sera une condition en faveur de la formation au Canada d'un peuple fort et confiant en sa force, d'un peuple qui ait le sentiment d'être capable, non seulement d'établir une marine de guerre, mais encore de trouver chez lui ceux qui en formeront les équipages, de même que les fonds voulus pour payer ses navires et solder ses marins. Ces fonds, ces marins, déjà nous les avons, et nous sommes en état d'établir des chantiers qui nous permettront de construire une marine de guerre. Après être devenu ministre des Travaux publics—et de cela il n'y a pas si longtemps—je fis une visite à l'Ouest. Chemin faisant, je m'arrêtai à Port-Arthur, où je retournai la première pelletée de terre sur l'emplacement du bassin de radoub et du chantier de constructions maritimes établis au nord-ouest du lac Supérieur. Malgré le peu de temps qui s'est écoulé depuis, malgré la nécessité qu'ont éprouvée jusqu'à présent la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres propriétaires de lignes de paquebots de faire construire sur le sol de la mère patrie leurs bâtiments à vapeur, pas plus tard que l'autre jour, il est sorti de ce chantier de Port-Arthur un des navires à passagers les plus beaux et les plus complets que l'on trouve sur les Grands lacs, bâti en acier, splendidement aménagé, et qui fait honneur à la dextérité et à l'énergie de l'artisan canadien.

Avant de retourner chez nous, je tiens à dire un mot d'amical adieu à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). Qu'il me permette de lui dire qu'ayant trouvé dans les dossiers de son ministère, lors de son entrée en fonction, l'offre de cette grande maison de constructions maritimes, dont les usines couvrent en Angleterre, sur la Mersey, un espace de plus d'un mille et demi—je veux dire la Cammell, Laird et Compagnie —de construire dix navires de guerre devant former le noyau d'une marine canadienne, l'offre de créer ici un établissement de construction navale, d'amener au besoin des artisans expérimentés qui se fixeraient au Canada et enseigneraient aux nôtres le secret de travaux qu'ils exécutent se bien, c'est pitié mille fois que mon honorable ami, ayant cette occasion de construire une marine de guerre canadienne et d'établir au Canada une forte industrie de constructions navales, ait cédé aux exigences des nationalistes, se soit comme sacrifié pour cette alliance impie des conservateurs avec les nationalistes, et qu'il ait, abandonnant l'idée d'une marine de guerre canadienne, rejeté cette offre.

Ce n'est pas que mon honorable ami manquât d'influence, ce n'est pas que les ressources lui fissent défaut, ni qu'il se vît contraint d'avouer au premier ministre et à mon honorable ami le ministre des Travaux publics une nécessité d'obéir à leurs puissantes volontés: car mon honorable ami était assez fort, assez haut placé dans l'estime du public pour pouvoir dire à ses collègues qu'il refusait de faire comme il lui était enjoint, que cette offre était là, à lui léguée par l'ancienne administration et que, par intérêt pour son pays, il entendait en profiter, exigeant d'eux qu'ils consentissent à lui laisser adjuger l'entreprise à cette maison. Si cela s'était fait, nous aurions aujourd'hui dans ce pays-ci plusieurs bâtiments de guerre en voie de construction, nous aurions une marine canadienne commençant à se dessiner de façon très satisfaisante. Non seulement aurions-nous des centaines d'ouvriers, mais peut-être deux ou trois mille, qui de l'Angleterre seraient venus s'établir sur nos bords.

PROROGATION.

Un message de la part de Son Excellence l'administrateur est transmis par l'huissier de la verge noire dans les termes qui suivent:

Monsieur l'Orateur, Son Excellence requiert la présence immédiate de cette Chambre dans la salle du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, accompagné de la députation, se rend à la salle du Sénat.

A la salle du Sénat, Son Excellence l'administrateur a bien voulu donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi concernant la Imperial Traction Company.

Loi modifiant la loi de la police du Canada.

Loi ayant pour objet de donner de l'aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces.

Loi modifiant la loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.

Loi pour faire droit à George Sentis Deslandes.

Loi pour faire droit à Daisy Madeleine Peterson.

Loi pour faire droit à Sarah Lillian Attwood.

Loi concernant le conseil d'administration du fonds de construction d'églises et presbytères de l'église presbytérienne en Canada, pour le Manitoba et le Nord-Ouest et à l'effet de changer son nom en celui de The Church and Manse Board.

Loi modifiant la loi récompensant certains volontaires, 1912.

Loi concernant la radiotélégraphie.

Loi modifiant la loi des épizooties .

Loi modifiant la loi des grains du Canada.

Loi modifiant la loi des rentes viagères servies par l'Etat.

Loi autorisant le paiement d'une subvention à la Western Dry Dock and Ship-building Company, Limited.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Loi modifiant la loi de la protection des douanes et des pêcheries.

Loi modifiant la loi de la cour Suprême.

Loi constituent en corporation la Galerie Nationale du Canada.

Loi concernant l'Académie Royale Canadienne des Arts.

Loi constituant en corporation la Metropolitan Mortgage and Loan Corporation.

Loi concernant la Port Nelson Company, et changeant son nom en celui de The Port Nelson Trading Corporation, Limited.

Loi concernant The Toronto Terminals Railway Company.

Loi pour faire droit à Archie Blaustein.

Loi pour faire droit à Mary Arabella Young.

Loi à l'effet de permettre à la cité de Winnipeg de s'alimenter d'eau en dehors de la province du Manitoba.

Loi concernant le paiement de primes sur le plomb contenu dans les minerais plombifères de provenance canadienne.

Loi constituant en corporation la General Accountants Association.

Loi constituant en corporation la Quebec Rapid Transit Railway Company.

Loi constituant en corporation The Glengarry and Stormont Railway Company.

Loi concernant la Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company.

Loi concernant un brevet de la Commercial Acetylene Company of New Jersey.

Loi concernant un brevet de Maurice Delvigne.

Loi concernant la Empire Life Insurance Company of Canada.

Loi concernant The Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company.

Loi concernant The Western Trust Company.

Loi concernant la Great West Permanent Loan Company.

Loi concernant The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company.

Loi constituant en corporation la Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Company.

Loi constituant en corporation The Canadian Central and Labrador Railway Company.

Loi concernant certains brevets d'Otto R. Barnett.

Loi concernant certaines banques d'épargne de la province de Québec.

Loi pour faire droit à Albert Britnell.

Loi concernant la cité d'Ottawa.

Loi modifiant la loi de la conservation.

Loi constituant en corporation la corporation épiscopale catholique romaine de Mackenzie.

Loi constituant en corporation la corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada.

Loi constituant en corporation The Canadian North Western Railway Company.

Loi conférant à la Van Buren Bridge Company les droits de charte de la compagnie du chemin de fer de Restigouche and Western relativement à la construction et la mise en service d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean.

Loi modifiant la loi des chemins de fer.

Loi concernant les banques et le commerce de banque.

Loi modifiant la loi d'inspection du pétrole et du naphte.

Loi modifiant la loi des falsifications.

Loi modifiant le tarif des douanes, 1907.

Loi modifiant la loi des pénitenciers.

Loi concernant la chasse pélagique.

Loi ayant pour objet d'édicter de nouvelles dispositions au sujet des concessions de terres aux membres de la milice en service actif dans le Nord-Ouest.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, et les commissaires du havre de Toronto.

Loi concernant la Canadian Northern Quebec Railway Company.

Loi concernant The Hudson Bay Insurance Company.

Loi pour faire droit à Frank William Meek.

Loi constituant en corporation The Board of Management of the Canadian District of The Evangelical Lutheran Joint Synod of Ohio and other States.

Loi modifiant la loi des prisons publiques et maisons de réforme.

Loi concernant The Casualty Company of Canada.

Loi modifiant la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux.

Loi modifiant la loi des eaux de la zone du chemin de fer.

Loi relative aux colis postaux.

Loi modifiant la loi des juges.

Loi autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer et des ponts qui y sont mentionnés.

Loi modifiant le chapitre 26 des lois 9-10 Edouard VII, intitulé loi à l'effet de statuer sur l'adjudication des petites créances provenant de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Loi permettant l'accord de subventions en vue d'aider à la construction de certaines lignes de chemins de fer de la Canadian Northern Ontario Railway Company et de la Canadian Northern Albert Railway Company respectivement.

Loi autorisant un prêt à la Grand Trunk Pacific Railway Company.

Loi à l'effet d'autoriser l'octroi des subventions au gouvernement de la province de l'Ontario pour aider à la construction du Temiskaming and Northern Ontario Railway.

Loi modifiant la loi des postes.

Loi modifiant la loi des inspections et de la vente.

Loi modifiant la loi des archives.

Loi concernant le code criminel.

Loi portant création de conditions plus avantageuses pour les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume-Uni et autres parties de l'empire britannique.

A ces bills, la sanction royale est annoncée par le greffier du Sénat dans les termes ci-après:

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence l'administrateur sanctionne ces bills.

Puis, M. l'Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à Son Excellence l'administrateur dans les termes suivants:

Qu'il plaise à Votre Excellence:

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au Gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence les bills suivants:

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public pour l'exercice expirant le 31 mars 1914.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public pour l'exercice expirant le 31 mars 1914, que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

A ces bills, la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat par ordre de Son Excellence l'administrateur, dans les termes suivants:

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence l'administrateur remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ces bills.

Après quoi il a plu à Son Excellence l'administrateur de clore la deuxième session du douzième parlement par le discours suivant:—

Honorables Messieurs du Sénat:
Messieurs de la Chambre des Communes:

En vous relevant de vos devoirs parlementaires après une longue session, je vous remercie de l'assiduité que vous avez apportée à l'étude des sujets importants soumis à votre considération. Il m'est agréable de constater que nombre de mesures bienfaisantes sont résultées de vos travaux.

La loi ayant pour objet de donner de l'aide pour l'avancement de l'instruction agricole devrait assurer la coopération des provinces et du Gouvernement fédéral dans l'œuvre de donner au peuple la connaissance plus parfaite des méthodes modernes qui rendra l'exploitation de cette grande industrie plus avantageuse, non seulement pour le producteur, mais aussi pour toute la population.

En renouvelant les chartes des banques pour une autre période de dix ans, la loi des banques a été soigneusement et minutieusement étudiée; des modifications importantes y ont été faites assurant des garantis plus efficaces pour la protection des déposants et des actionnaires.

L'adhésion du Canada au traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et l'empire du Japon s'est faite dans des conditions qui devraient contribuer à favoriser les relations amicales et l'augmentation du commerce entre les deux pays.

Le parlement a pourvu à la création d'un service de colis postaux dont le besoin se faisait depuis longtemps sentir; les facilités postales ainsi données seront sans doute hautement appréciées dans tout le Canada.

La convention de commerce entre le Canada et certaines colonies des Indes Occidentales a maintenant été mise en vigueur, et l'on est confiant qu'elle stimulera et développera le commerce et les relations entre ces parties de l'empire.

Les modifications au Code criminel devraient aider puissamment les efforts nécessaires pour enrayer les maux contre lesquels la législation de maints pays a récemment été dirigée.

Constatant sagement l'importance de la question des transports, le Parlement a octroyé l'aide pécuniaire nécessaire au parachèvement des chemins de fer transcontinentaux en voie de construction. Le volume grandissant de la production et du commerce surcharge déjà les lignes de transport dans tout le Canada.

Entre autres sujets importants qui sont actuellement l'objet d'une étude efficace et bien méritée sont ceux de l'érection de nouveaux élévateurs de tête de ligne dans les provinces de l'Ouest, l'outillage des ports nationaux de l'Atlantique et du Pacifique et la construction de bassins de radoub de dimensions suffisantes pour accommoder les plus grands navires océaniques.

Vous avez sans doute approuvé, et le peuple accueillera avec satisfaction la convention conclue pour un service postal plus fréquent entre les ports canadiens et ceux du Royaume-Uni.

Vous serez heureux d'apprendre que le chiffre du commerce du Canada, au cours de l'exercice qui vient de se terminer, excède de beaucoup celui de toute autre année précédente. L'immigration afflue toujours au pays, le revenu augmente constamment et il y a partout des preuves évidentes de développement et de progrès.

Messieurs de la Chambre des Communes:

Je vous remercie des subsides généreux que vous avez votés pour les besoins croissants du service public.

Honorables Messieurs du Sénat:
Messieurs de la Chambre des Communes:

J'espère qu'à votre retour dans vos foyers vous trouverez l'évidence d'une récolte abondante qui assurera pour une autre année la prospérité dont jouit le Canada.

INDEX

DEUXIÈME SESSION — DOUZIÈME PARLEMENT

PREMIÈRE PARTIE — NOMS

ACHIM (Honoré) *Labelle.*

QUESTIONS.

Simard, Arthur—3223.

AIKINS (James-Albert-Manning) *Brandon.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1194.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Loi des Banques, 10384, 10656.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7701.
Règlement de la Chambre, 6553.

Discussion des articles :

Alberta Inter-Urban Railway Co., 8828.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Canada Hail Insurance Company, 3897.
Loi des Grains, 8929.
Transcontinental national, 11452, 11545.

INCIDENTS.

Décision, 6011.

PROJETS DE LOI.

Alberta Inter-Urban Railway Co.—1ère lecture, 6936—2e lecture, 7088—3e lecture et adoption, 8828.
British North Western Mortgage Company, 1ère lecture, 1996; 2e lecture, 2204; 3e lecture, 4111.
Canada Hail Insurance Company, 1ère lecture, 1778; 2e lecture, 2204; discussion du bill et rapport, 3897; 3e lecture, 4455.
Canadian Premier Fire Insurance Company, 1ère lecture, 6248; 2e lecture, 6399.
Canadian Provident Fire Insurance Company; discussion des articles, 9359; rapport; 3e lecture et adoption, 9363.
Canadian Western Railway Co., 1ère lecture, 2795; 2e lecture, 3184; discussion en comité, 4550 ; 3e lecture, 6399.
Loi des Banques, 1ère lecture, 85.
Loi des Terres fédérales, dépôt, 1996, 1ère lecture, 1997.

SCRUTIN.

Décision comme président du comité général, 6066.

ALGUIRE (Duncan-Orestes) *Stormont.*

PROJETS DE LOI.

Glengary & Stormont Railway Company, 1ère lecture, 10103 ; 2e lecture, 10407 ; Discussion des articles—3e lecture et adoption, 11058.

AMES (Herbert-Brown) *Montréal, Saint-Antoine.*

DÉBATS.

Budget général, 10745, 10868 et suiv.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Forces navales de l'empire, 1320.
Loi des Banques, 10576.
Service consulaire britannique, 2058.

Discussion des articles:

Canadian Explosives, Limited, 2960.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Dominion Trust Co., 3521.
Forces navales de l'empire, 9745.
Middlesex Trust Company, 9357.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Transcontinental national, 11420, 11457.

DOCUMENTS.

Copies de demandes faites par J. W. Boyle et autres pour location de pouvoirs hydrauliques au Yukon, 11909.

MOTIONS.

Comité des banques et du commerce, 6450; adoptée, 6244; adoptée, 6770; 9107; réservée, 9108.

PROJETS DE LOI.

Canadian Explosives Limited, 1ère lecture, 288; disc. reprise en comité général, 2645; renvoi, 2770; reprise de la discussion, 2960; 3e lecture, 3034.
Modifiant la loi des chemins de fer, 1ère lecture, 10103.
Trust Company, retrait du bill, 3275.

ARMSTRONG (J.-A.—Macdonald) *York-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'Empire, 3742.

ARMSTRONG (Joseph-E.) *Lambton-Est.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8440.
Banque et commerce de banque, 11931.
Colis postaux, 1557.
Loi des Juges, 11974.
Service télégraphique impérial, 9279-9290.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12172.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Service télégraphique impérial, 12002.

PROJETS DE LOI.

Calgary-Edmonton-Fort McMurray, Cie du chemin de fer, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.

ARTHURS (James) *Parry Sound.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2723.
Loi des Banques, 10426.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8835.

Discussion des subsides:

Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10565.

INCIDENTS.

Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.

QUESTIONS.

Province de Québec, édifices publics, 1184.

BAKER (George-Harold) *Brome.*

PROJETS DE LOI.

Banque immobilière, 1ère lect., 1585 ; 2e lect., 2203.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778 ; 2e lect., 2204.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967 ; 2e lect., 1481 ; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité ; 3e lect., et adoption, 11721.

BALL (R.-J.) *Grey-Sud.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 200.

BARKER (Samuel) *Hamilton-Est.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6873.

Discussion des articles :

Association protectrice des médecins canadiens, 3995.

BARKER (Samuel)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Company, 2678, 2682.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Intercolonial Trust & Investment Company, 4110.
Ordre indépendant des Forestiers, 7558.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens—Amendement, 3996; adoptée, 4007.
Cie de navigation Richelieu-Ontario—Amendement, 3088.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer électrique Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936 ; 2e lect., 7088 ; 3e lect., 8829.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332 ; 3e lect. et adoption, 11335.

BARNARD (George-Henry) *Victoria. C.A.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 160.
McNeil, Lauchlin, 864.
Réserve indienne de Kitsilano, 8732.

Discussion des articles :

Canadian Explosives, Limited, 2972.

PROJETS DE LOI.

Intercolonial Trust and Investment Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1778, 4011 ; Rapport, 4012 ; 3e lecture et adoption, 4109, 4110.

BARNARD (George-Henry) *Victoria, C.-A.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Port Nelson Company, 7398.

PROJETS DE LOI.

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lect., 2686.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248.; 2e lect., 6546.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin) *Beauce.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6110; 6230 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12304 et suiv.
Colis postaux, 1570 et suiv.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Commissaires du port de Québec, 8273.
Forces navales de l'empire, 2602, 2618.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6890.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9125.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8052.
Traité anglo-japonais, 7367.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8761.
Forces navales de l'empire, 4775, 4964, 5617.
Ordre indépendant des Forestiers, 7557.
Question de règlement, 5168.

Discussion des subsides:

Commission de conservation, 6668.
Industrie et commerce—Subsides, 6931.
Législation—Impressions, etc., 6933.
Travaux publics—Appointements, 11396.
Trois-Rivières—Bâtiment civil neuf, 11519.

DOCUMENTS.

Cloutier, J.-V., 9494.
Levesque, Elzéar, 10436.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.

INCIDENTS.

Compte rendu officiel des débats, 8704.
Examens des marins, 2166.
Forces navales de l'empire, 4930.
Gand, exposition de—10125.
Interprétation du règlement de clôture, 9861 et suiv.
Observations sur un fait personnel, 6245.

INTERPELLATIONS.

Examen de la vue des pilotes, 6701.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.

MOTIONS.

Motion d'ajournement, 8064—Retirée, 8078.

QUESTIONS.

Achat d'un terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
Alexander, Alexander, 1034.
Bernier, L.-N., 647.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428.
Canal de Panama, 612.
Circulation monétaire, 8596.
Commerce des Antilles, 612.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Directeurs des postes dans Dorchester, 3529.
Farley, Mme Paul, 1790.
Fenians, invasion des—9870.
Gardien de phare aux Sept-Iles, 9489.
Gratifications aux vétérans, 612.
Jacob, Ernest, 646.
Lanoraie, destitutions à, 2004.
Migneault, de Sept-Iles, 10124.
Monnaies canadiennes, 8700.
Plante, Philibert, 646.
Quai de Berthierville, 2435.
Quai de Lanoraie, 2692.
Recrutement des immigrants, 611.
Roberge, Jean, 1539.
Rouleau, Théophile, fils de vétéran, pour octroi, 2687.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.

BELLEMARE (A.) *Maskinongé.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 4349.

BENNETT (Richard-Bedford) *Calgary.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Améliorations des grandes routes. Amendements du Sénat, 12350.
Banque et commerce de banque, 11920.
Forces navales de l'empire, 4068, 4111.
Loi des Banques, 10413, 10658.
Loi des Juges, 11966.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10064.
Primes à la fabrication du plomb, 10471.
Subventions au Canadian Northern, 12075, 12116 12121.
Taux de transport dans l'Ouest, 9221, 9228.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3963.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505, 4511.
Cie d'assurance contre le feu North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3053.
Power, Lenore—Faire droit à, 12086.

Discussion des subsides :

Fermes expérimentales, 10556 et suiv.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4930.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9178.
Tarif douanier, 6639.

PROJETS DE LOI.

Froste, William, pour faire droit à—1ère lect., 6247 ; 2e lect., 6399 ; 3e lect., 6936.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1740 ; 3e lect., 2617.

BENNETT (William-H.) *Simcoe-Est.*

DÉBATS.

Budget général, 10870.
Subventions au Nord-Canalien, 12114.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9331.
Taux de transport dans l'ouest, 9197.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9801.
Galerie nationale du Canada, 9259.
Power, Lenore—Faire droit à—12085.

Discussion des subsides :

Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11469.

BENNETT (William-H.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto R., 1ère lect., 10985.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect. et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.
Dominion North-Western Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3508.

QUESTIONS.

Industry, dragueur, 622.

BICKERDIKE (Robert) *Montréal, Saint-Laurent.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 915.

QUESTIONS.

Embargo sur le bétail canadien, 629.

BLAIN (Richard) *Peel.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8309.
Grève sur le C. P. R., 2031.
Loi relative aux épizooties, 9890.
Règlement de la Chambre, 6565.
Service des phares et des côtes, 6414.
Tarifs des messageries, 3537.
Taux de transport dans l'Ouest, 9211.

INCIDENTS.

Appel au règlement, 6188.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11890.

QUESTIONS.

Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.

BLONDIN (Pierre-Edouard) *Champlain.*

DÉCISIONS.

Forces navales de l'empire, 4617.
Interprétation du règlement de clôture, 9863.

INCIDENTS.

Explication d'un point d'ordre, 4984.

BOIVIN (Georges-Henri) *Shefford.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1649.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7825.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10015 et suiv.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5155, 5169, 9618.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Dragage—Ontario et Québec, 11837.
Ministère des Postes—Traitements, etc., 11593.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.

BOIVIN (Georges-Henri)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Miner, M., 8988.
Nominations dans comté de Brome, 8988.

INCIDENTS.

Bedford, inspecteur des denrées alimentaires dans le district de, 12464.
Distribution les livres bleus, 11867, 11872.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Interprétation du règlement de clôture, 9854.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Révocation de M. Masse, de Roxton-Falls, 12448.
Service de l'inspection des denrées, 12465.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865.

BORDEN (Très Hon. Robert-Laird), *Halifax.*

COMMUNICATIONS.

Commission d'économie interne, 5.
Emigration japonaise, 7769.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6302.
Achat et vente de mouton, 662.
Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 43.
Ajournement du comité, 6228.
Amélioration des grandes routes, 8422, 9096.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12331 et suiv.
Application de la question préalable, 7635.
Baldwin, Eugène O., 8261.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire 12494 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7143.
Canal de Panama, 984.
Chemins de fer de l'Etat—Amendement du Sénat, 12378 et suiv.
Classement du personnel des Communes. Service du Hansard. Section de la traduction, 12304 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9108.
Commandes de l'Amirauté au Canada, 970.
Contamination des eaux navigables, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, 9024.
Demande de documents, 4419.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Destitutions à Descouse. Affaire Landry, 4067.
Discours sur l'adresse. Amendement Mondou, 589.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2054.
Forces navales de l'empire, 1039, 4395.
Forces navales de l'empire.—Demande de fixer date pour clore débat, 7438, 7452.
Forces navales de l'empire—Amendement German, 10236—Scrutin, 10246.
Forces navales de l'empire, 10268, 10276, 10311.
Gendarmerie du N.-O., 903.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève sur le C. P. R., 2027.
Intercolonial—Bureau administratif—Point d'ordre, 7086.
Interprétation du règlement de clôture, 9849 et suiv.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9119.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8795.
Loi des Banques, 2364, 2372.
Loi des Grains, 9386, 9394.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Miller, R. C., 3766, 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608.
Modification de la règle 17 de la Chambre.—Motion d'ajournement Kay, 8475.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10046 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8070.
Motion Oliver, *re* Arthur Donaldson, 8032.
Niveau de l'eau dans le Saint-Laurent, 6722, 6732.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Présidence du comité, 6211.
Prêt au G.-T.-P.—Amendement Oliver, 12216.
Règlement de la Chambre, 6360 et suiv., 6509, 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7071.
Renvoi de la disc. *re* forces navales, 6239 et suiv.
Réserve indienne de Kitsilano, 8716,. 11144.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Révocations à Descouse et à Arichat, 936.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8043.
Scott, Robert F., 3563.
Séances du matin, 8990.
Subventions au Nord-Canadien, 12087.
Subventions au Nord-Canadien—Motion Oliver, 12134.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9354.
Traité anglo-japonais, 7160, 7260, 7272.
Traité anglo-japonais, 3e lect., et amendement Oliver, 7360.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7413.
Travaux de la Chambre, 2343.
Travaux de la Chambre—Motion d'ordre, 3283.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 4106, 4109.
Brevet de George-Frederick Bishoprick, 2644.
Brevets de F. J. Newman et autres, 3901, 4456.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8371.
Canadian Explosives, Limited, 2649.
Canal de la baie Georgienne, 2663.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2777, 3078.
Cie électrique de Hull, 3122.
Classement du personnel des Communes, 12302 et suiv.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2179.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6842.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4473, 4579, 4601, 4619, 4628, 4630, 5329, 5380, 5445, 5638, 9461, 9501.
Forces navales de l'empire. Réponse à amendement Laurier de l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire—Amendement German, art. 3, 9584 et suiv.
Forces navales de l'empire, art 4, 9618 et suiv., 9680.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4560.
Loi des Falsifications, 11987.
Loi des Grains, 8929.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12206.
Subventions au Canadian Northern, 12191.
Subventions au Canadian Northern, amendement German, 12199.
Subventions au Canadian Northern, amendement Graham, 12198.
Subventions au Canadian Northern, amendement Macdonald, 12194.
Subventions au Temiskaming and Northern Ontario, 12246.
Transcontinental national, 3457.
Western Canada Mortgage Corporation, 2676.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956, 6994.
Commission de conservation, 6658.
Commission du Service Civil, 6671.
Département des Affaires extérieures, 3463.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8954.
Gouvernement civil.—Fonctionnaires de la Commission de conservation.—Appointements, 6923.
Haut commissaire à Londres, 3462, 6654.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12407 et suiv.
Rapport Schreiber, 6657.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6608, 6612, 6676.
Sous-ministre de la Justice.—Augm. du trait. du, 12385 et suiv.

DOCUMENTS.

Commission de conservation, 6923.
Communication de l'Association Canadienne du Centenaire de la Paix, 12293.
Construction de navires de guerre à Montréal, 4418.
Correspondance entre le gouvernement et le consul impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Nouvelle gare maritime à Halifax.—Rapport, 6995.

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Banque Internationale du Canada, 2289.
Brown, James-P., représetnant de Chateauguay, décès de, 11790.
Budget en français, 6607.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 2251.
Colonel White, 6612.
Comité de la défense impériale, 7946.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Demandes de documents, 1401.
Discussion des subsides, 5 item rayés, 7088.
Disette de foin dans la Nouvelle-Ecosse, 3134.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Farmers' Bank, 12520.
Immigrants, protection des, 12522.
Immigrants russes, 10831.
Impression des réponses aux questions, 3221.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348.
Matériel de réparation, etc., des navires, 1439.
Mort de Sir Richard Scott, 8697.
Mort du Feld-Maréchal Vicomte Wolseley, 6937.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12491 et suiv.
Point l'ordre, 4983.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2244.
Représentation parlementaire, 7151.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 10355.
Scott, famille du capitaine, 10125.
Smith, Lyman, 7097.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4305.
Travaux de la Chambre, 10712.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9179.
Commission des eaux internationales, 4500.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention commerciale avec les Antilles—Service de steamers, 2913.
Demande de graines de semence, 4415.
Destitution de Martin Lanigan, 12150.
Expédition polaire le Stefansson, 4302.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6825.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Quai de Sackville, N.-B., 6703.
Question de privilège Gauthier, 5319.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5317.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Thompkins, Patrick, 11863.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux de la Chambre, 11655.
Travaux le la Chambre, documents, 3226.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6620.

MESSAGES.

Communication d'un message de S. A. Royale, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement pour l'Ascension, adoptée, 8988.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Bibliothèque du Parlement, 485.
Comité de l'Agriculture, Hon. M. Roche comme membre, 652.
Comité des bills privés, modification, adoptée, 3532.
Comités permanents de la Chambre, adoptée, 378.
Décès de J. Haggart, 462.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789, adoptée, 11790.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851, adoptée, 8884.
Forces navales de l'empire, 2e lecture, 3566.
Impressions du Parlement, 485.
Mercredi des cendres, ajournement, adoptée, 2731.
Miller, R.-C., 3768.
Nominations dans le personnel de la Chambre des communes, adoptée, 7149.
Pollution des eaux navigables, comité modifié, adoptée, 9300.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1179.
Restaurant de la Chambre, 485.
Roche (Hon.) au lieu de Rogers (Hon.) au comité de l'Agriculture, adoptée, 652.
Séances du matin, en suspens, 8988.
Séances du matin, 9495.
Suite de la discussion des subsides, 8242.
Traité anglo-japonais, 2e lect., 7160; 3e lect., 7350.
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, adoptée, 7835.
Travaux de la Chambre, 2343, modifiée et adoptée 2347, 3282; ordre, 3286.
Vacances de Noël, adoptée, 1294.
Vacances de Pâques, adoptée, 6245.

PROJETS DE LOI.

Archives.—Département distinct, 11790.
Archives publiques—Dépôt et 1ère lect., 11789.
Forces navales de l'empire; dépôt, 687; 1ère lect., 707; dic., 687; 2e lect., reprise des débats, 3566; reprise des débats, 3670; motion Borden pour 2e lect., et amendement Turriff, reprise de la discussion, 3864; motion en 2e lecture: reprise des débats, 3906; reprise de la discussion, 2e lect., 4020; reprise de la discussion, 2e lect., 4068, 4111, 4199; motion pour 2e lect., reprise de la discussion, 4305; sous-amendement Guilbault rejeté, 4409; amendement Turriff rejeté, 4411; 2e lecture adoptée, 4412; discussion en comité général, 4420; discussion reprise, 4457; rapport du bill, 4498; suite de la discussion, 4577; reprise de discussion, 4577; séance continue, 4616; reprise de la discussion en comité, 5325, 7437; amendement Guthrie; amendement Guthrie, reprise de la discussion, 7508, 7562, 9399, 9813.
Forces navales de l'empire; disc. incidente, 9977 et suiv.; 3e lect., 10349, adoption, 10350.
Loi de conservation; 1ère lect., 9977; modification par le Sénat; adoption, 11789.
Manufacture d'articles d'or et d'argent; 1ère lect., 3275.
Royal gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dépôt, 732; 1ère lect., 732; 3e lect., 1695.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; discussion en comité, 7250; motion de 3e lect., 7350 ; reprise de la discussion, 7400 ; amendement Pugsley rejeté, 7413 ; 3e lect. et adoption, 7417.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 5891.
Approbation du traité anglo-japonais, résolution adoptée, 6700.
Caisse de prévoyance des réseaux de l'Etat (dépôt), 721.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2e lect., et adoption, 12320.
Commission de conservation, 9177 ; discussion, 9976.
Forces navales de l'empire, dépôt, 810; comité, 930, 1039; discussion reprise,, 1120, 1194, 1320, 1401, 1482, 1620, 1740, 2618, 2732, 2803, 2313, 2974, 3140, 3184, 3289; résolution adoptée, 3365.
Loi des chemins de fer; débats, 9973 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7607; motion, reprise de la discussion, 7688, 7771, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609; vote et texte de la motion modifiant la règle 17 de la Chambre, 8694.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; dépôt, 722; 1ère et 2e lect. et adoption, 732.
Sénateurs supplémentaires: dépôt, 902.

QUESTIONS.

Arsenal d'Halifax, 1593.
Canal de Panama, 612.
Centenaire de la Paix, 12293.
Chemin de fer de halage de Sorel, 592
Choix des membres canadiens-français du Cabinet, 593.
Commission des services publics, 813.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Demande de documents, 7250.
Démission de M. Monk, 601.
Département des Mines, 2227.
Distribution des faveurs ministérielles dans Bonaventure, 3525.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Favoritisme politique, 2004.
Immigration des Orientaux, 1188.
Indemnité du chef de l'Opposition, 8596.
Inspection de homesteads à Prince-Albert, 8598.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Loi des grains du Canada, 2350.
Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Milice canadienne, 4569.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Politique navale du gouvernement, 607.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Poste de solliciteur général, 629.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Propagation des animaux à fourrure, 2437.
Rapport de la commission d'enquête sur la Marine, 4569.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10708.
Réforme du Sénat, 11133.
Règlements de l'immigration, 3125.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Résignation du colonel Crowe, 11135.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.

RAPPORTS.

Commission des Services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission de géographie du Canada: dépôt, 7770.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Enquête sur le service administratif, 1390.
Royale gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912; dépôt, 1438.
Secrétaire d'Etat des Affaires extérieures, 31 mars 1912; dépôt, 5.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911; dépôt, 11899.
Sir Geo. Murray, 1390; impression ordonnée, 1392.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire; résolution adoptée, 3366; 115 à 83.
———Motion Borden pour 2e lect., adoptée, 4412; pour, 114; contre, 84.
———Discussion incidente, 9987.
Modification de la règle 17 de la Chambre; motion adoptée, 108 à 73, 8695-6.

BOULAY (Herménégilde) *Rimouski.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12306 et suiv.
Forces navales de l'empire, 4157.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12426.
Exercices militaires annuels, 11370.
Fermes expérimentales, 10560 et suiv.
Intercolonial.—Chemin de fer, 7007.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Matériel roulant, 11228.
Outillages de sauvetage, 11056.
Transcontinental national, 11573.
Travaux publics.—Appointements, 11404.

DOCUMENTS.

Bâtisses occupées par le Gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, **4019.**
Bélanger, capitaine de l'*Eureka*, 10712.
Collision de trains à Saint-Moïse, 7850.
Enquête Atkinson sur accident au cheval d'Arsène Lauzier, à Amqui, Rimouski, 2471.
Gagnon, Jos, 10712.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Sténographes et secrétaires de la Chambre des communes et du Sénat, 4020.

BOULAY (Herménégilde)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Suspension de J. Stahl, inspecteur d'immigration, 2479.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171-84.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7858.
Débats français, distribution des, 11394.
Inexactitudes des réponses officielles, 3137.
Intercolonial, administration de, 11193.
Joubert, Hélène, 11704.
Sayabec.—Bureau de poste, 11702.
Traduction en français des item du budget, 6681.

QUESTIONS.

Agents de l'immigration, Québec, 1398.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Fontionnaires de l'Intercolonial, 951.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Recettes de l'Intercolonial, 11525.

BOURASSA (J.-Boutin) *Lévis.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5178.

DOCUMENTS.

Verrault, Joseph, 8903.

QUESTIONS.

Commission du port de Québec; achat d'une carrière, 12145.
Fournitures du camp de Lévis, 6461.
Gardien de gare de l'Intercolonial, Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
Graines de semence pour Québec, 8895.
Guay dit Gendreau, Joseph, 8900.
Ingénieur en chef de l'*Eureka*, 8900.
Intercolonial; Lavery, P., 11906.
——— Suspension d'employés à la Chaudière Lévis, 11905.
Propriété militaire à Lévis, 12291.
Roberge, Ed., 3529.
Roy, Hippolyte, 3530.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Verrault, Joseph, 7847.

BOYCE (Arthur-Cyril) *Algoma-Ouest.*

DÉBATS.

Verrault, Joseph, 7847.
Discours sur l'adresse, 257.
Lignes subsidaires de l'Intercolonial, 8795.
Loi des Inspections et de la vente, 8705.
Miller, R. C., 3778.

BOYCE (Arthur-Cyril)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4626.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553

BOYER (Gustave) *Vaudreuil.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8770.
Discours sur l'adresse, 137.
Question de procédure, 6170 et suiv.

Discussion des articles :
Avancement de l'instruction agricole, 8759;
Forces navales de l'empire, 4682, 5846.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Rigaud, Qué., 8902.
Canal de Soulanges, employés du, 1579.
Changements de maîtres de poste, 3135.
Comptes des dépenses personnelles payées à M. Saint-Amour, surveillant du canal de Soulanges, 6466, 7159.
Courriers d'entreprise dans Vaudreuil et Soulanges, 8703.
Maîtres de poste de Vaudreuil, 2006.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7850.

QUESTIONS.

Arsenal à Rigaud, 10712.
Bureau de poste de Rigaud, 826, 8363, 11132.
Chemin du quai de Hudson, 975.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai Graham, Vaudreuil, 826.
Quai, Ile Perrot, 10123.
Receveur de la poste à Ste-Marthe, 826.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7845.
Transport du courrier de Ste-Justine, 825.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.

BOYS (William-Alves) *Simcoe-Sud.*

Présentation à la Chambre, 4.

DÉBATS.

Discussion des articles :
Power, Lenore—Faire droit à, 12082.

BRADBURY (George-Henry) *Selkirk.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12359 et suiv.
Budget général, 10865 et suiv.
Discours sur l'adresse, 392.
Loi des Inspections et de la vente, 9957.
Pollution des eaux navigables, 8851, 12005.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8841.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Forces navales de l'empire, 5371.

BRADBUDY (George-Henry)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 14499.

DOCUMENTS.

Brown, Alexander-Hurst, réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4577.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Terrain ¼ S.-O. de 4-9-14-2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Terres des métis du N.-O., 6944.

MOTIONS.

Pollution des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.

PROJETS DE LOI.

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 1ère lect., 10573; 2e lect., 10574; discussion des art., 11060; 3e lect. et adoption, 11062.
Empire Life Ins. Coy. of Canada, 1ère lect., 10573.
Pollution des eaux navigables, dépôt, 5; discussion générale 8851; rapport, 8884.
Usage des drapeaux, 1ère lect., 6.

QUESTIONS.

Bande des sauvages de Côté, Sask., 8887.

BRISTOL (Edmond) *Toronto-Centre.*

DÉBATS.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3470.

PROJETS DE LOI.

British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
McDonald, George Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.

BRODER (Andrew) *Dundas.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.

INCIDENTS.

Immigrantes, protection des, 12521.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12492.

BROUILLARD (Ovide) *Drummond-Arthabaska.*

DOCUMENTS.

Poirier, J.-N., 902, 3560.

QUESTIONS.

Bureau de la poste à Arthabaska, 608.
Desrosiers, Mme E., 648.
Lavoie, Calixte, 829.
Leclerc, L.-P., 829.
Marcotte, Omer, 829.
Paré, Anthime, T., 647.
Poirier, J.-N., 648.

BROUILLARD (Ovide)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Potvin, Pierre, 829.
Rouleau, Georges, 828.
Rousseau, Napoléon, 828.
Spénard, Georges, 647.
Triganne, Rosa, Melle. 648.

BROWN (James-Pollock) *Châteauguay.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5406.

BUCHANAN (William-Asbury) *Medicine-Hat.*

DÉBATS.

Crédit agricole, 3246.
Grève sur le C.P.R., 2024 et suiv.
Loi des Banques, 10428 et suiv.
Loi des Inspections et de la vente, 9950.
Taux de transport dans l'ouest, 9200.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4508.
Canadian-Western, 4552.
Forces navales de l'empire, 4754.
Loi des Postes, 12269.

Discussion des subsides :

Bassano.—Edifice public, 11821.
Fermes expérimentales, 10558.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6678.
Sauvages.—Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11896.

DOCUMENTS.

Blanchard, C.-P., 2470.
Delaney, S., 1584.
Drigg, Harry A., 901.
Masinasia, Alta.—Déplacement de bureau de poste, 6618.
Police-Point-Reserve, 901.
Section 36-6-8-4, 6618.

INCIDENTS.

Medicine-Hat, Gleichen et Tober; douanes, 11877.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 2570, 12006.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620.

PROJETS DE LOI.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. 3109; rapport, 3117.
Anderson, Frances Legora; 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398 ; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bassano.—Edifice public, 824.
Burdelt.—Poste de douane, 824.
Bureaux de conciliation, 712.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.

BUCHANAN (William-Asbury)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gleichen.—Bureau de douane, 824.
Griefs de l'association des producteurs de laine de l'Alberta, 4194.
Immigration du Canada, 4570.
Importation de moutons dans l'Alberta, 4194, 4368.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Kootenay, carabiniers, 1037.
Medicine-Hat:
——Agent des terres, 825.
——**Bureau de poste, 823.**
——Inspecteurs de homesteads, 9487.
——**Service de la poste, 2482.**
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Police-Point-Reserve, 6453.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve indienne d'Alberta, 633.

BUREAU (Jacques) *Trois-Rivières-Saint-Maurice.*

DÉBATS.

Amendement Maclean, 7939.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Miller, R.-C., 3857.
Question de procédure, 6154.
Règlement de la Chambre, 6517.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 4006.
Avancement de l'instruction agricole, 8765.
Brevets de F.-J. Newman et autres, 3901, 4455.
Canada Hail Insurance Co., 3898.
Forces navales de l'empire, 4807, 5275.
Discussion des subsides :
Commission de conservation, 6668.
Commission du Service Civil, 6674.
Fermes expérimentales, 10561 et suiv.
Monnaies étrangères, etc., 6696.

DOCUMENTS.

Agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de Montréal et de Québec, 7850.
Bettez, Alfred, 8903.
Brunelle, William, 8904.
Carignan, L.-Philippe, 8903.
Champlain:
Champlain.—Employés destitués dans comté. 8903; Dumont, Arthur, 8903; Lalonde, L., 1583; Leduc, J.-H., 3558.
Maskinongé.—Employés destitués dans comté, 8903.
Nicolet.—Employés destitués dans comté, 8903.
Trois-Rivières:
——**Edifice fédéral, 3558.**
——Enquêtes dans district judiciaire des, **8903.**
——Transport du courrier entre la gare et bureau de poste, 3558.
Trois-Rivières et Saint-Maurice.—Employés fédéraux destitués dans comté, 6903.

BUREAU (Jacques)—*Suite.*

INCIDENTS.

Canadian Medical Protective Association, 4068.
Explication sur un fait personnel, 8704.
Ministre de la Milice; rapport du *Citizen*, **9615.**
Question de privilège, 3864.
——*Re* Miller, 4059.
Traducteurs et salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8990.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6519.
Traité avec les Antilles, 6709.
Transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, 6618.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole; amendement, **9068**; rejeté, 9072.

QUESTIONS.

Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Bettez, Alfred, 6463.
Brunelle, William, 7158.
Cadenas pour sacs du courrier, 7427, 8594.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598, 1788.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Grand'Mère.—Edifice public à, 1037.
Michelin, Edouard, 8703, 8889.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7158.
Trois-Rivières.—Bâtiment public, 1012, 1788.
——Service de la poste, 8899.

BURNHAM (John-H.) *Peterborough-Ouest.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11921.
Discours sur l'adresse, 119.
Immigrantes, protection des, 12522.
Loi des Banques, 10384.
Margaree Coal & Ry. Co., Ltd., 12008.
Primes à la fabrication du plomb, 10448.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, art. 6, **8835.**
Association protectrice des médecins canadiens, 3509, 3966.
Colis postaux, 12186.
Forces navales de l'empire, 4626.
Galerie nationale du Canada, 9266.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
——Construction, 11620.
Exercices militaires annuels, 11359.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11892.
Vaisseaux dragueurs, 11836.

DOCUMENTS.

Contrat pour appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.

BURNHAM (John-H.)—*Suite*

INCIDENTS.

Pension aux vieillards, 10828, 10984.

INTERPELLATIONS.

Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.

MOTIONS.

Pension aux vieillards, 961; comité spécial d'enquête nommé, adoptées, 2219, 7149.

PROJETS DE LOI.

Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Loi électorale: dépôt, 968; 1ère lect., 969.

QUESTIONS.

Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Loi du mariage, 594.

BURRELL (Hon. Martin) *Yale-Cariboo.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 661.
Avancement de l'instruction agricole, 2205, 8291.
Budget général, 10736 et suiv.
Cie Richelieu et Ontario, 3420.
Encouragement de l'agriculture, 8342.
Loi des Inspections et de la vente, 9940.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10090.
Pollution des eaux navigables, 8876.
Primes à la fabrication du plomb, 10482.
Traité anglo-japonais, 7202.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8850.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8762.
Brevet d'A. D. Richard, 3957.
Forces navales de l'empire, 9592, 10282.
Loi des Inspections et de la vente, 12281.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Entrepôts frigorifiques, 10691.
———Industrie du bétail, 10692 et suiv.
———Santé des animaux, 6491, 10702.
Arts, agriculture et statistiques, 10550, 10672.
Commission de conservation, 6669.
Conserves (viandes et fruits), 6492.
Gand.—Exposition, 10126.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Insectes destructeurs, 10706.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.

INCIDENTS.

Gand.—Exposition, 10126.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, 3e lect., 9066; adoptée, 9072.

BURRELL (Hon. Martin)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Résolution pour encourager l'instruction agricole; adoptée, 2205.

PROJETS DE LOI.

Epizooties, disc. des art., 10145 et suiv.; 3e lect., 10148, adoptée, 10148.
Instruction agricole: dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; discussion générale, 8291; reprise de la discussion, 8303; motion adoptée et 2e lect., 8346; discussion des articles, 8347; amendement Carvell, 8347; discussion reprise, 8747, 9066; amendement Oliver, 9066; M. Bureau, 9068; rejeté, scrutin, 89 à 53, 9070; 3e lect. et adoption, 9072.
Loi des inspections et de la vente: dépôt, 9967, 1ère lect., 9967; discussion, 12276; 3e lect. et adoption, 12288.
Marquage des fruits: discussion des articles, 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Epizooties: dépôt, 9497; 1ère lect., 9898; 2e lect., 9898 et adoption.
Instruction agricole: dépôt et adoption, 2204.
Loi des inspections et de la vente; 1ère et 2e lect. et adoption.
Marquage des fruits; dépôt, 9614.

RAPPORTS.

Agriculture, 83.
Fermes expérimentales, 1438.

QUESTIONS.

Aide à l'agriculture, 7684.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Commission de conservation, 8896.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Directeur vétérinaire général à Halifax, 9110.
Distribution du volume *Mauvaises Herbes*, 636.
DuVernet, Dr, 8701.
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Enseignement professionnel, 980.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Fermes expérimentales de Kentville, N.-E., 7155; Sainte-Anne de la Pocatière, 8897.
Fredericton.—Achat de terrain, 633.
Graines de semence pour Québec, 8894-5.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Liste d'adresses postales du ministère du l'Agriculture, 636.
Population du Canada, 979.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Station agronomique de Sainte-Anne le la Pocatière, 8034.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Traitement de la tuberculose, 1595.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur) *Richelieu.*

Présentation, 4.

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 524.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4850, 5769.

DOCUMENTS.

Bardier, Paul, 8365.
Blais, M.-C., 7606.
Cournoyer, Pierre, 4019.
Hus, Mlle Paul, 8365.
Jackson, J.-S., 6944.
Nomination de capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Nominations des capitaines de remorqueurs, 7437.

MOTIONS.

Hus, Mlle Paul, (en suspens), 7850.

QUESTIONS.

Maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 3524.
Usines de Sorel, 8116.

CARRICK (John-James) *Thunder Bay—Rainy River.*

PROJETS DE LOI.

Manitoba—Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.

CARROLL (W.-F.) *Cap-Breton-Sud.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3204.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6877.
Grève sur le C.P.R., 2029 et suiv.
Interprétation du règlement de clôture, 9853.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1862.
Loi des Banques, 10384 et suiv.
Macdonald, Alexander, 1022.
McNeil, Lauchlin, 863.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8610.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.
Remise de droits sur rails d'acier, 7074.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Brevets d'Otto Barnett, 11721.
Code criminel, modification du—(art. 27—Avis d'appel), 11950.
Forces navales de l'empire, 5916, 9718, 10273.
———Amendement, 10276.
Loi des Postes, 12262.
Power, Lenore, 12081

Discussion des subsides:

Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11117.
Chemin de fer Intercolonial, 6992.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, 8959.
Gabarus, havre de, 11800.

CARROLL (W.-F.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Marine et Pêcheries: adm. centrale, 11023 et suiv.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11113.
Pilotage, etc., 11118.
Taux de transport sur l'Intercolonial, 11221.

DOCUMENTS.

Améliorations sur la rivière Mira, comté de Cap-Breton, 4019.
Demande de meilleures facilités sur l'Intercolonial, dans Sydney, N.-E., 4019.
Gallinan, Mlle Annie, 2472.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Lewis, Gertis, Mlle, 2472.
———W.-W., capitaine, 2472.
Ligne ferrée de Saint-Jean à Grand-Falls, 1030.
Lunay, R., 1583.
McDonald, Jos., 2472.
McGillivray, Angus, 2472.
McKinnon, M.-J., 6943.
McLean, John, 1030.
McMullen, Joseph, 2472.
Mitchell, Frederick, 2472.
O'Neil, Freeman, Dr, 2472.
Pope, capitaine, 2472.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Témoins dans enquêtes tenues dans la Nouvelle-Ecosse par le commissaire Duchemin, 9495.
Wilcox, P.-J., 6943.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Réclamations des facteurs, 11603.

INTERPELLATIONS.

Grève des photograveurs, 7948.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire—Amendement, 10276—Rejeté, 10295.
Motion d'ajournement, rejetée, 7980.

QUESTIONS.

Forges Polson, 8886.
Gallivan, Mlle Annie, 715.
Gardien du signal de brume de l'île Seatarie, 643.
Lewis, Mlle Gertie, 715.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.

CARVELL (Frank-Broadstreet) *Carleton, N.-B.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6309.
Amélioration des grandes routes; amendements du Sénat, 12365 et suiv.
Appointements des juges des cours de comtés, 8284.
Baldwin, Eugene O., 8252.
Budget général, 10751 et suiv., 10831 et suiv.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3467.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Classement du personnel des Communes, 12311 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 1156, 1336.
Convention commerciale avec les Antilles, 917, 8992, 9053.
Discours sur l'adresse, 224.
Divorce de Farny-Maria Gogarty, 6941.
Encouragement de l'agriculture, 8319.
Forces navales de l'empire, 3645, 3671.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6892.
Grève sur le C. P. R., 2008 et suiv.
Interpellation du règlement de clôture, 9862 et suiv.
Landry, André, 6785.
Ligne d'Andover à St-Jean, N.-B., 12011.
Loi des Banques, 197, 1983.
Loi des Juges, 11964-78.
McNeil, Lauchlin, 864.
Miller, R.-C., 3803.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7712, 8545.
Présidence du comité, 6191.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, 9161.
Protection des douanes et des pêcheries, 3403.
Question de procédure, 6141, 6173.
Renvois à Descombe et à Arichat-Ouest, 850.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Service postal transtlantique, 7421.
Traité anglo-japonais, 7164.
Taux de transport dans l'Ouest, 9214.

Discussion des articles :

Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 4106.
Avancement de l'instruction agricole; amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Brevet de Maurice Delvigne, 11334.
Brevets de F. J. Newman, 4456.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4541.
Code criminel, modification, 11952, 11958.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3046, 3067, 3422, 3469.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6833.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Forces navales de l'empire, 4425, 4577, 5302, 5339, 5389, 5826, 7576, amendement, German, 9510, 9606, 9709, 9847, 10267, 10261.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4557.
Loi des Banques, 10377, 10575, 10648.
Pacific Eastern Mortgage Co., 9358.
Power, Lenore, 12084.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9228.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12223.
Tarif des douanes, 11789.
Transcontinental national, 3457.
Traité anglo-japonais, 7295; 3e lect. et amendement Oliver, 7364.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides :

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Industrie du bétail, 10697.
Allocations pour la milice, 11326, 11338.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11828.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Commission de conservation, 6664.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11345.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
———Nouvel édifice public, 11505.
Freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Gouvernement civil.—Ministère de la Milice et de la Défense.—Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11891.
Impression des billets fédéraux, 6889.
Intercolonial:
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby jonction, 11165.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Protection des voies publiques, 11201.
———Renforcement des ponts, 11157.
———Voie de Dartmouth à Dean, 11235.
Intercolonial et Transcontinental, 7032.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
———Casuelles, 12401.
Milice et Défense.—Appointements, 6928-9.
Monnaies étrangères, etc., 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11485.
Transcontinental national, 11450, 11528, 11549.

DOCUMENTS.

Améliorations projetées du port de Québec, 9494.
Armstrong, Arthur, 1579.
Augmentation du salaire de M. Sévigny, à Montréal, 2476.
Bohan, John-W., 1579.
———Mary-A., 1579.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Correspondance entre département des postes et Allyn Taschereau, *re* achat de nouveaux cadenas, 7159.
Dow, Newton-S., 1579.
English, Samuel, 1582.
Fleming, John-Y., 1579.
Hemphill, Oliver, 1579.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petawawa, 6943.
Kavanagh, C., 1583.
Lafferty, Edward, 1579.
McDonald, M., 8987.
McGaffigan, Denis, 1579.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Meagher, Matthias, 1579.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont, nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Osage—Maître de poste renvoyé, 11909.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6708.
Caron, J.-B.-T., 11202.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, 11856.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Observations sur un fait personnel, 6248.
Question de règlement, 3161.
Richards, Stephen-C., 11084.
United Shoe Machinery Co., 12006.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles; amendement, 8997; rejeté, 9064.
Encouragement à l'agriculture; amendement à l'art. 3, 8347; rejeté, 8759.

PROJETS DE LOI.

Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Van Buren Bridge Company; dépôt et 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.

QUESTIONS.

Achat de terrains à Fredericton, 633.
Achats du ministère des Postes, 9482.
Asselin, Olivar, 602.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Cadenas breveté, 7245.
———De sacs à dépêches, 7837-8.
———Postaux, 9870.
———Pour sacs à lettres, 6946.
———aux dépêches, 8594-5.
———de dépêches, 9481.
———du courrier, 7426-8.
Capitaine du Port de Montréal, 10122.
Chemin de fer du lac Saint-Jean, 633.
Contrat signé avec *La Patrie* au sujet d'impressions, 8699.
Destruction d'un pilier à Fredericton, 7246.
Entreprise accordée à l'Ontario Equipment Company, 8356.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Laforce, J.-E., 3222.
McAllister, Charles, nomination de, 11908.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Receveur de la poste à Saint-Fabien, comté Rimouski, 4017.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Réparations de cadenas, 9481.
Ressorts métalliques, 8894.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Services des travaux des chemins de fer, 604.
———Du courrier entre Florenceville et Upper-Wicklow, 7843 : à Bouna, 7844.
Service postal entre Bay-Side et St. Andrews, 7844.
———Florenceville et Upper-Wicklow, 7843.
Sévigny, Eugène, 629.
Southampton.—Cie du chemin de fer de, 10711
Standen, J.-R., 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Transcontinental.—Ateliers, 10233.
Travaux d'impressions de *La Patrie*, de Montréal, 8357.

CASH (Edward-L.) *Mackenzie.*

DOCUMENTS.

Mackenzie, destitutions dans, 687.
Morrison, William, 2327.

PROJETS DE LOI.

Manitoba et Northwestern, chemin de fer—1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.

QUESTIONS.

Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Yorkton.—Inspecteurs de homesteads, 1036.

CHABOT (Jean-Léo) *Ottawa.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Canadian Medical Protective Association, 3509, 3966.

MOTIONS.

Canadian Medical Protective Association.—Amendements, 3994.

PROJETS DE LOI.

Canadian Medical Protective Association.———Dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455.

CHARLTON (William-Andrew) *Norfolk.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 10341.
Royal National Sanitarium Association, 982.

DOCUMENTS.

Birks, H., 1583.

INCIDENTS.

Royal National Sanitarium Association, 982.

CHISHOLM (Alexander-W.) *Inverness.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1868.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5561.

CHISHOLM (Alexander-W.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Construction de feux et balises, 11116.
Embranchement Orangedale — Chéticamp, 11231.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Hôpitaux de marine, 11123.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.

DOCUMENTS.

Aucoin, Charles-E., 2473.
Bourinot, John-C., 6465, 8988, 11136.
Cameron, Maggie Mme, 7159.
Chéticamp.—Percepteur des douanes, 8988.
———Station de sauvetage, 9870.
Chisholm, A.-A., 2474.
———John-B., 6465.
Finlay-Point.—Quai, 9870.
Fraser, David, 2473.
Gollis, Allen, 2473.
Grnad-Etang.—Havre, 1032.
Hants, destitutions dans le comté de, 4576.
Inverness—Lignes télégraphiques, 1032.
———Salle d'exercices, 9870.
Lawrence, W.-S., 1033.
Mabou.—Amélioration du havre, 7606.
Macdonald, Angus-B., 2473.
———D.-C., 2473.
———John-R., 1032.
McDonald, A.-G., 1033.
———Donald-D., 1033.
McDonnell, John, 7606.
McEachern, Dan., 2473.
McIsaac, Colin, 2475.
McKay, D.-R., 2473.
McKenzie, J.-A., 1580.
McLaughlam, D., 1033.
McLean, Charles, 2473.
———D.-F., 2475.
McLennan, John-R., 2480.
McLeod, Havelock, 2473.
McPhail, John, 2473.
McQuinn, Alex., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Muce, M., 1033.
Rankin, Mme Sarah-C., 7607.
Service de bateaux à vapeur entre Mulgrave et Chéticamp, N.-E., 7159.
Shaw, David, 2473.
Walsh, J., 1582.

QUESTIONS.

Commission consultatives des pêcheries, 3526.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Port-Hawkesbury, édifice public, 11504.
Port-Hood, dragage, 1779.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8897.

CHISHOLM (William) *Antigonish.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 759.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Election d'Antigonish, 10484.
Forces navales de l'empire, 4271.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9126, 9128, 9142.
Loi des Juges, 12149.
Macdonald, Alexander, 1007.
McNeil, Lauchlin, 852.
Présidence du comité, 6214.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, 3391, 3436.
Rentes viagères de l'Etat, 9886.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8378.
Forces navales de l'empire, 4656, 5059, 9471, 9501.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12245.

Discussion des subsides:

Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418 et suiv.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8980.
Edifices publics d'Ottawa, 12472 et suiv.
Employés de l'accise, 11849.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11803.
Postes.—Service extérieur, 11761, 12448.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Amélioration du port, 11807.

DOCUMENTS.

Armstrong, James, 894.
Boyd, Angus, 893.
Chisholm, A.-G., 893.
———Daniel, 2471.
Courrier entre Antigonish et Livingstone-Cove, 10436.
Crespo, Jeffrey, 893.
Dacoste, Patrick, 685.
Destitutions dans le comté d'Annapolis, N.-E., 4573.
Etats de comptes pour enquêtes tenues par Duchemin dans Antigonish, 3559.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Gass, Charles-L., 3558.
Irish, Fred.-R., 8902.
Kinney, Allan, 893.
Landry, William, 894.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Macdonald Colin, 902.
———John-A., 1030.
———John-R., 893.
Magasin de la 18ème batterie d'artillerie à Antigonish, 900.
Mayotte, Hubert, 893.
McAdam, Alex.-A., 2471.
———Hugh-R., 4020.
McDonald Dougald, 893.
McDonald, John-H., 3557.
McDonnell, John, 893.
McInnes, D.-A., 894.
McLean, John-J., 893.
McNeil, Lauchlin, 852.
Melancon, John, 894.
Merrifield, John, 2326.
Municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Guyborough et de St. Mary, 1580.
Pomket-River.—Bureau de poste, 894.
Sears, Thomas-J., 2470.
Stewart, James, 900.
Transport du courrier.—De la gare au bureau de poste de Linwood, 2475.
———Entre Antigonish et Livingstone-Cove, 900.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Transport du courrier entre St. Andrews et Beauly, 900.
Transport du foin sur l'Intercolonial dans Antigonish, 4019, 4573.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11856.
Deldrey, Moses, 11853.
Facteurs ruraux, 11745.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Macdonald, Dougald, 12456.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McMillan et Delaney, 12457.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Rectification au compte rendu, 10715.
Service du courrier entre Beauly et Saint-André, 11763.
Transport de la malle.—Linwood, 11762.
———Livingstone-Cove et Antigonish, 11764.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Intercolonial.—Transport du foin, 2731.

MOTIONS.

Censure contre l'hon. M. Rogers, 10485; rejetée, 10549.

QUESTIONS.

Antigonish, crédits pour le comté, 2437, 2690, 3665.
———Inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———Service du courrier dans le comté, 3280.
Arisaig.—Directeur de la poste, 2437.
Commission biologique, 3668.
Crispo, Jeffrey-M., 3524.
Fraser, Alex., 12448.
Grosvenor.—Courrier, 10708.
Intercolonial.—Destitutions, 9489.
———Embranchement de Country-Harbour, 2481.
———Transport du foin, 1034, 3276.
Irish, Fred.-R., 12448.
Kentville.—Edifice public, 3127.
Landry, Adolphe, 1393.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
Port-Hood, travaux, 974.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10707.
Tracadie.—Homarderie, 980.

CLARK (Hugh) *Bruce-Nord.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10421 et suiv.

MOTIONS.

Dépôt d'un bill modifiant la Loi des élections fédérales.—Adoptée, 8699.

CLARK (Hugh)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Imperial Traction Company; 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Modification de la Loi des élections fédérales; dépôt et 1ère lecture, 8699.

CLARK (Michael) *Red-Deer.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6183 et suiv.
Amélioration des grandes routes, 8425.
———Amendements du Sénat, 12334 et suiv.
Avancement de l'instruction agricole, 8294.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12508 et suiv.
Budget général, 10762 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12309 et suiv.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1555.
Convention commerciale avec les Antilles, 2072.
Création d'un système de crédit agricole, 3258.
Forces navales de l'empire, 1221, 4129.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Immigrantes.—Protection des, 12522.
Loi des Banques, 2547.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8672.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Question de procédure, 6168 et suiv.
Remise de droits sur rails d'acier, 7076.
Rentes viagères de l'Etat.
Taux de transport dans l'Ouest, 9206.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274.

Discussion des articles :

Colis postaux, 12173.
Convention commerciale avec les Antilles. 2154.
Forces navales de l'empire, 4450, 4491, 4621, 4666, 5075, 5089, 5579, 7536, 7562, 9401 9658 et suiv.
Traité anglo-japonais, 7370.

Discussion des subsides :

Postes.—Service extérieur, 11735.

DOCUMENTS.

Bowman, Charles-Arthur, 686.
Wright, C., 1584.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 6468.
Forces navales de l'empire, 5449 et suiv.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6634.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Question de privilège, 10236.
Question de règlement sur le mot "obstruction", 6645.

INTERPELLATIONS.

Shantz, David, 6955.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer central de l'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 2203.

CLARKE (W.-A.) *Wellington-Nord.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.

Discussion des subsides :

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8981.

CLEMENTS (Herbert-Sylvester) *Comox-Atlin.*

DÉBATS.

Remise de droits sur rails d'acier, 7080.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10557 et suiv.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer Pacific Hudson Bay, 1ère lect, 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.

COCHRANE (Hon. Francis) *Nipissing-Ouest.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8416, 12322.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 734, 793, 8367.
Calgary-Fernie, Cie du chemin de fer, 12029.
Déplacement des gares terminus, 7944.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2052.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Intercolonial et Vale-Nord, 955.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1791, 8792, 9113.
Loi des Chemins de fer, 9967 et suiv.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
Northern New-Brunswick and Seaboard Ry. Co., 12008.
Subventions au Canadian Northern, 12033, 12128.
Tarifs des messageries, 3556.
Terrains à Saint-Pierre, N.-E., 990.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Transport des marc. par l'Intercolonial, 956.
Uniformité des tarifs de transport, 11285.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823, 8834.
Canadian-Northern.—Lignes d'embranchement, 3516.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Chemin de fer Central de Nipissing, 8827.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4503, 4525.
Cie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3119.
Cie du chemin de fer Canadian-Western, 4553.
Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 3456.
Pont à Burrard-Inlet, 12030.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219.
Transcontinental National, 3457.

Discussion des subsides:

Block System, 12436.
Canal de la vallée de la Trent, 11584.
Chemin de fer de l'I.-P.-E., 12438 et suiv.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417 et suiv.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Dépenses pour causes devant commission des chemins de fer, 11635.
Embranchement Courtenay-Bay, 12437.
———Orangedale—Chéticamp, 11231.
Embranchements.—Frais d'exploitation, 12447.
Enquête sur le Transcontinental, 7018.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Gare Centrale du G.-T.-P., à Québec, 12413.
Halifax.—Eclairage des wagons, 12436.
Intercolonial, 6442, 6446, 6957, 11642.
———Agrandis. du réseau.—Crédit supplémentaire, 12437.
———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby-Jonction, 11163.
———Freins à air, 11154.
———Gare à Bathurst, 12436.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———Matériel roulant, 11219.
———Tête de ligne à Halifax, 11208.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Moncton.—Elimination des passages à niveau, 12437.
Pont de Québec, 11577.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
Pugwash.—Embranchement, 12437.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Transcontinental.—Exploit. entre Moncton et Edmonton, 12447.
Transcontinental national, 7014, 11416, 11531.
Transcontinental.—Terminus à Québec, 7015.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.

DOCUMENTS.

Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive; dépôt, 8375.
Mémoire *re* mise au service par la commission du Transcontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11187.
Canal Saint-Pierre, 6828, 11622.
Canal Welland, 11621.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11188.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1440.
Port de Souris, 11634.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Taux de transport dans l'Ouest, 9190.
Terminus d'Halifax, 7147.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8599.
———Travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission du Transcontinental, 9365.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7046.
———Transport du foin, 2732.
Manitoba North-Western, 12026.
Nomination de Gutellius, 9365.
Subventions aux chemins de fer, 11791.

MOTIONS.

Amendement de l'article 8 du bill des subventions au Canadian Northern; adopté, 12190.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Comité gén. pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto; adoptée, 11390.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Résolution pour extension du réseau du chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Subventions au Canadian Northern, 3e lect., 12191; adoptée, 12204.

PROJETS DE LOI.

Amélioration des grandes routes:
———Dépôt et, 1ère lect., 967.
———2e lect., 8416.
———Discussion générale, 8416.
———Amendement Laurier, 8422.
———Reprise de la discussion, 8770.
———Motion adoptée et bill lu pour la 2e fois, 8790.
———Discussion reprise, 8823.
———Discussion reprise (art. 6), 8833.
———Amendement Guthrie, 9072; rejeté scrutin: 83 à 43, 9103.
———3e lect., 9072; adoption, 9105; scrutin: 83 à 44, 9106.
Amendement du Sénat au bill des grandes routes; motion de renvoi du 1er, 12322; adoptée, 12374.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 794; 1ère lect., 794; 2e lect. et disc. en comité général, 8367; amendements adoptés, 3e lect. et adoption, 8416; amendement du Sénat, adopté, 10357.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976, 10103; disc. des articles, 10202; 3e lect., 10226; adoption, 10226.
———Amendement du Sénat, motion de renvoi, 12375; adop., 12384.
Chemin de fer Nord-Canadien, comité général, 4500.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3457.
Cie du G.-T.-P., dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 2e lect. et disc., 12204; rapport du bill, 12211.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204.
Subventions au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Terminus de Toronto, dépôt et 1ère lect., 11390.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, disc. en comité, 732, 780; 1ère et 2e lect. et adoption, 794.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., dépôt, 8791; disc. reprise, 9112; amend. Cochrane, 9113; retirée et remplacée par une autre, 9127; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 9147.
Loi des chemins de fer, dépôt, 9614; adoption, 9976.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer d'Erié à London et Tillsonburg, 12025.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du pont de Burrard-Inlet, 12030; adop. 12033.
Subventions à la Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, disc. reprise, 12086.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tillsonburg et Embro, 12025; adoptée.
Subventions au chemin de fer Canadian Northern, dépôt, 12033; amendement German, 12103; rejeté, 12116; rapport et 1ère lect., 12131; 2e lect. et adoption, 12140.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, disc., rap., 1ère et 2e lect., et adoption, 12144.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton, adoptée, 12026.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord; adoptée, 12026.
Subventions aux chemins de fer, dépôt, 11647; 11657; 11654; 12007; adoptée, 12008.
Tarifs des messageries, amendement adopté, 3557.

RAPPORTS.

Chemins de fer et Canaux, 1119.
Commission des chemins de fer, 7ème rapport annuel, 1912.
Commission du Transcontinental, 1034.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Statistique des chemins de fer, 1584.
Statistique du service des messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3220.
Statistique relative aux canaux pour saison de 1912, dépôt, 7041.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 2911.

QUESTIONS.

Alexander, Alexander, 1034.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Bac à vapeur pour l'Ile-du-Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile-du-Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer, 2228.
Balkam, M., I.-C., sur le Transcontinental, 8118.
Bateau transbordeur à l'Ile-du-Prince-Edouard, 979.
Blé passant par le Canal du Sault, 641.
Brennan, James-F., 8901.
Buckhorn, pont de, 2001, 3668.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Canadian Northern.—Chemin de fer, 12147.
———Rampes maximum, 11906.
Canal Chambly, 2800; surintendant, 11134.
Canal Rideau, 6452.
Canal Welland.—Surintendant, 952.
Chemin de fer:
———Atlantic, Quebec and Western, 4015.
———Atlantique-Supérieur, 2228.
———Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chisholm, Archibald, 9489.
Commissaires Gutelius et Lynch Stanton, 615.
Commission d'enquête *re* Transcontinental, 635.
Concrete Construction Ltd., 6452.
Construction du Canal Welland, 952.
Construction du Transcontinental, 3276.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2799.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2006.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gatros, N.-B.—Quai, 3279.
Gordon, John-A., 7606.
Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 613.
Gutelius, F.-P., 615, 8363.
Ile-Perrot.—Pont, 10233.
Inspection du chemin de fer Québec Saguenay, 1397.
Intercolonial:
———Achat de linoléum, 3526.
———Allume-feu, 977.
———Classification des employés, 8597.
———Commissaires, 9869.
———Destitution, 9489.
———Dimanches, 8362.
———Embranchements, 3225, 3667.
———Embranchement à Guysborough, 594.
———Embranchement de Country Harbour, 2482.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Employés à Stellarton, 5320.
———Employés d'ateliers, 5321.
———Fonctionnaires, 951.
———Gardien de gare à Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
———Gestion, 642.
———Glace, 1786, 2062.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Installation du gaz aux ateliers, 3225.
———Lavery, P., chef-cantonnier, 11906.
———New-Glasgow, 952.
———Salaire, 6457.
———Service, 8891.
———Station à Saint-Edouard, 952.
———Station à Trenton, 952.
———Suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———Terminus d'Halifax, 613.
———Traverses, 2230.
———Tronçon à Dorchester, N.-B., 2224.
———Voitures à marchandises, 1179.
———Uniformes d'hiver des employés, 2799.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Landry, Adolphe, 1393.
Lynch, Stanton, G., 615.
Michaud, J.-A., 8891.
Morin, Esdras, 973.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ocean Limited, 1398.
Patterson, Charles, 1599.
Pelletier, J.-H., 951.
Pictou.—Marchandises transportées à, 1181.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Retards dans le dépôt des documents, 3286.
Sayabec.—Gare, 2228.
Service des travaux des chemins de fer, 605.
Southampton.—Cie du ch. de fer de 10711.
St. Peters, chenal, 981.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.
Tarif des messageries, 9612.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 635, 4016, 4190.
Transbordement des wagons sur l'Ile-du-Prince-Edouard, 9484.
Transcontinental, 645, 6451, 6452.
———Ateliers, 10233.
———Compte du capital, 9488.
———Division Moncton-Edmonton, 2001.
———Gare à Québec, 6459.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transcontinental.—Lévis à Montréal, 596.
———Terminus à Québec, 595, 8035.
Transpôrt du foin sur l'Intercolonial, 3277.
Tye, W.-F., 615, 1393.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.

COCKSHUTT (William-Foster) *Brantford.*

DÉBATS.

Budget général, 10799 et suiv.
Forces navales de l'empire, 1659.
Loi des Banques, 10430, 10658.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9753.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.

CODERRE (Hon. Louis) *Hochelaga.*

Présentation de l'hon. M. Louis Coderre, 288.

DÉBATS.

Discussion des articles:

Archives publiques, 12288.

Discussion des subsides:

Législation.—Impressions, etc., 6933.

INCIDENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Motion Gauthier *re* l'hon. L. Coderre, scrutin, 6356.

PROJETS DE LOI.

Archives publiques, 2e lect. et discussion, 12288; 3e lect. et adoption, 12290.

RAPPORTS.

Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.

QUESTIONS.

Achat de wagons particuliers, 815.
Amélioration des grandes routes, 816.
Auditeur général, 9483.
Automobiles de l'Etat, 1178-79.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Service du transport des dépêches, 8893.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
Canadian Biscuit Co., 4565.
Canadian Northern.—Statistiques, 11904.
Champagne, A.-G., 10710.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Coast Guard, le journal, 1588.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission du service public, 1788.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.

CODERRE (Hon. Louis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Contrat signé avec *La Patrie*, au sujet d'impressions, 8700.
Conway, M.-V., 7436.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
Dominion Steel Works, 11901.
Dorsett, W.-E., 1183.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Forges Polson, 8886.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraser, famille, 9484.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gunhild, 1785.
Histoire officielle du Canada, 975.
Ile-Verte.—Quai, 1788.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Intercolonial:
———Lignes d'embranchement, 2000.
———Section à l'est de Grand-Narrows, 3524.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Lane, C.-S., 1596.
Lavoie, Louis, 2797.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Lord, Dr, 11905.
Lorne-Valley, I. P.-E.—Service du courrier, 8898.
McGrath, E.-A., 7605.
McLeod, John S.-F., 8898.
Montréal.—Bureau de l'Etat, 2227.
———Ponts, 2436.
Morin, David, 1784.
Parsboro.—Edifice public, 1187.
Port-Hood.—Dragage, 1779.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Québec:
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 1779.
———Central, 1783.
———Railway Light Heat and Power Coy., 1779.
Ressorts métalliques, 8894.
Riverside, Sask.—Pont, 6946.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Sackville, N.-B.—Quai, 3683.
Saint-Pierre.—Canal, 815, 981.
———Port, 1594.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Selkirk.—Election, 1981.
Simard, Arthur, 3223.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Trois-Rivières.—Service de la poste, 8900.

CROCKET (Oswald-Smith) *York, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3707.
Miller, R.-C., 3801.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3959.
Association protectrice des médecins canadiens, 3967.

CROCKET (Oswald-Smith)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Meek, Frank-William, 12080.
Power, Lenore, 12083.
Richard, Ambrose-D.—Brevet de, 3956.

PROJETS DE LOI.

Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.

CROMWELL (Frederick-Robert) *Compton.*

PROJETS DE LOI.

Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson) *Elgin-Ouest.*

DÉBATS.

Devereux, Charlotte, 6913.
Forces navales de l'empire, 3865.
Grève des photograveurs, 7965.
Grève sur le C. P. R., 2013 et suiv.
Immigrants.—Protection des, 12524.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8538.
Primes aux volontaires, 9160.
Réserve indienne de Kitsilano, 8729, 11149.

Discussion des articles:

Cours supérieures de la province d'Ontario, 6840.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11388.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:

Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration.—Frais généraux, 11882.
Immigration chinoise, 11893.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Sauvages.—En général, 11898.
———Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11897.
Travail.—Législation ouvrière, 12485.

INCIDENTS.

Dépôt d'un document, 9364.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explication sur un fait personnel, 3566.
Grève de Porcupine, 2167.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Question personnelle, 5964 et suiv.

INTERPELLATIONS.

Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Demande de rapports, 12150.
Destitution de l'inspecteur Sharp, 8353.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Règlements des ranches, 7046.
United Shoe Machinery Co., 12006.

PROJETS DE LOI.

Allocation à Melle Hutchinson 2e et 3e lect. et adoption, 11985.
Alloc. des terres féd. aux soldats.—Dépôt, 10987.
Primes aux volontaires.—Dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.
Réserves forestières et parcs fédéraux.—Dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e l. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Zone du chemin de fer.—Dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adopt., 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Allocation à Mlle Hutchinson.—Dépôt, 10352; 1ère et 2e lect. et adopt., 10987.
Primes aux volontaires.—Disc. en comité général, 9160; résolution adoptée, 9176.

RAPPORTS.

Commission d'éducation technique, 12269.
Coût de la vie, 6825.
Rapport du vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, 6505.
Travail (dépôt), 209.
Tribunaux de conciliation, 209.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Arpentage d'un township de l'Ouest, 9489.
Bande de sauvages de Côté, Sask., 8887.
Bureaux de conciliation, 712.
Cherté de la vie, 2224.
Cléroux, Amédée, 7606.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Conditions des classes ouvrières, 1762.
Demande de documents, 7249.
DeVarennes, Dr Jos., 6463.
Différends industriels, 1035.
Douglas, Harvard, 7434.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Emigration du Canada, 4571.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Ferme expérimentale à New-Carlisle, 7605.
Gazette du Travail.—Correspondants de, 822.
Grey, Ambrose, 11906.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Hazell, F., 7435.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
Inspecteurs de homesteads à Medicine-Hat, 9487.
Inspecteurs des agences des sauvages à Vernon, C.-B., 4562.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Loi des différends industriels, 3286.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10124.
Manly, H., 6463.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11581

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Employés du bureau des terres, 11134.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve de Doancaster, 4564.
——de Police-Point, 6454.
——forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Roy, Fred.-A., 11526.
Smith, Jacob-K., 11521.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Ullyott, G.-M., 6464.
Vent s de terres dans l'Alberta, 7687.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.

CRUISE (Robert) *Dauphin.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 204, 209.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5045.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455, 26616.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Terres marécageuses du Manitoba 4013.

CURRIE (John-Allister) *Simcoe-Nord.*

DÉBATS.

Budget général, 10863 et suiv.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3492.
Loi des Banques, 1315, 2383.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10019.
Travaux de la Chambre, 2347.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4430.

Discussion des subsides:

Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11482.
Travaux de dragage, 6605.

INCIDENTS.

Question de privilège, 152.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northern Ontario Railway Company, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville, 1ère lect., 2186; 2e lect., 2372.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.

CURRIE (John-Allister)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Modifiant le Code Criminel: dépôt, 85, 1ère lect., 86.
Naturalisation.—Dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Toronto Terminal Railway Company, 1ère lect., 10103; 3e lect., 11062.

DAVIDSON (Avard-L.) *Annapolis.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6870, 6897.
Macdonald, Alexander, 1019.
McDonnell, John, 8392-8396.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4440.

INCIDENTS.

Conduite de M. Duchemin, 11099.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
O'Brien, Michael, 11099.

DELISLE (Michel-Siméon) *Portneuf.*

DOCUMENTS.

Bellemare, Wilfrid, 4755.
Révocations à Portneuf, 965.
Thibaudeau, Ulric, 4575.

QUESTIONS.

Bellemare, P., 4572.
Chateauvert, Georges, 646.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Commission de conservation, 8896.
Filteau, J.-A., 644.
Grondines.—Service téléphonique, 4016, 7844.
Houle, Emile, 2440.
Lord, Dr, 11905.
Mayrand, Eugène, 2440.
Nouvelle.—Service postal, 630.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Perron, Joseph, 645.
Portneuf, destitutions de télégraphistes, 6949.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2239.
Sauvageau, Joseph, 2446.
Sauvageau, Ludger, 645.
Saint-Basile.—Service postal, 629.
Tarif des mandats-poste, 8899.

DEMERS (Marie-Joseph) *Saint-Jean-Iberville.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 476.
Forces navales de l'empire, 3303.
Loi des Banques, 1981.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8015.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4923, 5860.

DOCUMENTS.

Chagnon, François, 2475.
Fonctionnaires de Saint-Jean d'Iberville, destitués, 902.

DEMERS (Marie-Joseph)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lord, Joseph, 2475.
Scott, E., 1583.

INCIDENTS.

Barsalou, Joseph, 11781.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.

QUESTIONS.

Canal Chambly, 2800.
Chagnon, François, 650.
Champagne, A.-G., 10710.
Déland, A.-N., 647.
Fonctionnaires douaniers à Noyan, 632.
Lord, Jos., 650.
McGee, James-A., 2005.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.

DEVLIN (Emmanuel-B.) *Wright.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12360.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Forces navales de l'empire, 2572.
Hôtel de la Monnaie, 8911.
Miller, R.-C., 3839.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7896.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.
Obligations du G.-T.-P., 1619.
Question de procédure, 6165.
Règlement de la Chambre, 6521.

Discussion des articles:

Canal de la baie Georgienne, 2662.
Convention commerciale avec les Antilles, 2102, 2127, 2155.
Forces navales de l'empire, 4792, 5502, 5963 et suiv.

DOCUMENTS.

Commisssions, 898.
Destitutions dans le comté de Wright, 685.
Dragage de la rivière Ottawa, 668.
McDermott, J., 1583.

INCIDENTS.

Advocate, goélette, 1192.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Pas de quorum, 4784.
Usage de la langue française dans la Chambre, 4792.

INTERPELLATIONS.

Chartier, Léon, 8037.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.

MOTIONS.

Résolution relative au canal de la baie Georgienne, 2693; adoptée, 2728.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Compagnie électrique de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc. et rapp., 3122; 3e lect., 3173.

DEVLIN (Emmanuel-B.)—*Suite*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Canal de la baie Georgienne, 2693.

QUESTIONS.

Advocate, goélette, 1601.
Bureaux de poste du comté de Wright, 596.
Cherté de la vie, 2223.
Condition des classes ouvrières, 1782.
Distribution de cadenas dans le comté de Wright, 8117.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Quai de Hull, 596.
Receveur de la poste à Aylmer, Qué., 8359.
Service de courrier entre South-Onslow et Quyon, 6461.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph) *Montréal, Sainte-Anne.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8281.
Landry, André, 6774.
Loi des Juges, 11960, 12148.
Loi des Pénitenciers, 11656.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Miller, R.-C., 3832.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7661.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10070.
Pomminville, Dr J., 963.
Protection des douanes et des pêcheries, 3405.
Révocations à Descouse et à Arichat, 938.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3958.
Association protectrice des médecins canadiens, 4002.
Code criminel, modification du:
——Article 3, (agents de la paix); adopté, 11939.
——Article 4, (armes dangereuses); adopté tel qu'amendé, 11940.
——Article 8, (séduction par un patron), 11941.
——Article 14, (refus de pourvoir), 11942.
——Article 15, (mari et femme; vol quand ils vivent séparément), 11946.
——Article 16, (fausses déclarations par écrit), 11946.
——Article 24, (arrestation, sans mandat, pour procurer des femmes), 11948.
——Article 25, (sommation ou mandat aux témoins), 11948.
——Article 26, (déposition par écrit ou en sténographie), 11948-9.
——Article 27, (avis d'appel), 11949.
——Article 29, (appel dans certains cas), 11957.
——Article 31, (déposition faite à instruction préliminaire lue comme preuve), 11957-9.
——Article 34 et amendement adoptés, 11959.
Cour d'échiquier, 3458.
Cour suprême, 8810.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829; amendement Guthrie à l'article 3, rejeté, 6844.
Loi des Juges, 12275.
Police fédérale, 8806.

Discussion des subsides:

Administration de la Justice.—W.-M. Reade, 6490.
———Traitement du personnel, 11288.
Appel au Cons. Privé *re* mariages, 12398.
Commission anglo-américaine, 11324.
Ministère de la Justice.—Dépenses casuelles, 6482.
Pénitenciers, 6491.
———Colombie-Anglaise, 11317.
———Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11312.
Sous-ministre de la Justice, augment. du traitement du, 12385.

INCIDENTS.

Beauchesne, Arthur, 11288.
Destitutions à Descouse.—Affaire Landry, 4060.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8039.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Uniformité des lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Chasse pélagique du phoque, 11645.
Code criminel, modification du.—Amendement à article 4, 11940.
Loi des Juges, 11527, 11985.
Loi des Pénitenciers, 11268, 11671.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, 6505-6.

PROJETS DE LOI.

Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Code criminel, modification du, 1ère lect., 10367; 2e lect., disc. des articles, 11939; 3e lect. et adopt., 11959.—Amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12493.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2ième délibération; amendements du Sénat adoptés, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lect., 8291; 2e lect. et disc., 8810; disc. des art., 10103; 3e lect. et adoption, 10116.—Amendements du Sénat adoptés, 10988.
Loi des Juges, 1ère et 2e lect., 11985; disc. en comité, 12148; 12275; 3e lect. et adoption, 12276.
Loi des Prisons et maisons de correction; dépôt, 11267; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Loi des Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lect., 11939.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adopt., 8809.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 6505; 1ère lect., 6506; 2e lect. et disc. des art., 6828; 3e lect. et adopt., 6844.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Cour suprême, traitement du registraire, dépôt, 8119; disc., 8281, 1ère et 2e lect. et adoption, 8291.
Loi des Juges, dépôt, 11526; disc. en comité, 11959; résolution adoptée et lue 1ère et 2e fois, 11985; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 12149.
Loi des Pénitenciers, dépôt, 11268; disc. en comité, 11656; 1ère et 2e lecture et adop., 11671.

RAPPORTS.

Justice, 151.

QUESTIONS.

Amendement à la loi des compagnies, 615.
Autorisation des compagnies, 616.
Avocats du ministère de la Justice à Québec, 7684.
Bonaventure, recenseurs du comté de, 2435.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Loi du Mariage, 594.
Maisonneuve, procès relatif à l'élection de, 3132.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3377.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Traitement des juges, 2061.

DONNELLY (James-J.) *Bruce-Sud.*

INCIDENTS.

Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603.

DOUGLAS (James-M.) *Strathcona.*

DÉBATS.

Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11724.
Loi des Banques, 2424, 10584.
Loi des Inspections et de la vente, 9953.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11344.
Immigration chinoise, 11895.
Ouvrages de protection à Prince-Albert, 11832.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise, 11320.

DOCUMENTS.

Révocations à Strathcona, 966.

INCIDENTS.

Travaux de protection à Edmonton, rive sud, 11832.

PROJETS DE LOI.

Foy, Ruby Christina, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

DOUGLAS (James-M.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.

QUESTIONS.

Bow, William, 1399.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Gratification de la campagne des Fenians, 2686.
Levi Lachlan, de Strathcona, Alta, 2686.
Mann, George-S., 652.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11521.
Orange, George, 2439.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.

EDWARDS (John-Wesley) *Frontenac.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8786, 9074.
Baldwin, Eugene-O., 8250.
Budget général, 10742, 10878.
Droit sur les machines à fossoyer, 6860.
Encouragement de l'agriculture, 8328.
Forces navales de l'empire, 1620.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6879.
Landry, André, 6809.
Loi des Banques, 10387.
Pollution des eaux navigables, 8878.
Primes aux volontaires, 9173.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8839.
Association protectrice des médecins canadiens, 3987.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Forces navales de l'empire, 4637, 4651, 9727.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11290.
Commission du Service Civil, 6676.
Fermes expérimentales, 10564.
Pénitenciers.—Saint-Vincent-de-Paul, 11303.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 4198.
McConville, Charles, 11306.
Questions de privilège, 8264.

QUESTIONS.

Eau potable pour le parlement, 2483.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier, 1180, 3277.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert) *Westmoreland.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6279.
Ajournement du comité, 6080, 6094, 6186.
Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12367.
Amendement du Sénat *re* chemins de fer de l'Etat, 12383.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Comité des banques et du commerce, 9108.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Convention commerciale avec les Antilles, 9.3.
Déplacement des gares terminus, 7945.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2042.
Forces navales de l'empire, 4305.
Landry, André, 6806.
Lanigan, Ernest, 957.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9113.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1790.
Loi des Banques, 1298, 1306, 2485.
Loi des Juges, 11980.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8624.
Obligations du G.-T.-P., 1618.
Présidence du comité, 6208.
Règlement de la Chambre, 6358, 6510.
Service des phares et des côtes, 6400
Service de transport sur l'Atlantique, 9353.
Tarifs des messageries, 3532.
Taux de transport dans l'Ouest, 9239.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 991.
Traité anglo-japonais, 7401.
Traitement des juges, 6488.
Travaux de la Chambre, motion d'ordre, 3284.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3960.
Association protectrice des médecins canadiens, 3511, 3966.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4538.
Compagnie de navigation Richelieu Ontario, 3078.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3119.
Compagnie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 3109.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3117.
Convention commerciale avec les Antilles, 2134, 2176, 2186.
Forces navales de l'empire, 4646, 5290, 5511.
Loi des Banques, 10396, 10606, 10977.
Loi des Postes, 12262.
Ordre indépendant des Forestiers, 7393.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12420.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8977.
Haut commissaire à Londres, 6654.
Marine et pêcherie.—Dépenses casuelles, 12399.

DOCUMENTS.

Acquisition des lignes tributaires de l'Intercolonial, 1883.
Annulations de contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial, 3559.
Cochrane, G. H., 724.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Décrets du conseil relatifs à la gestion des chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Fourniture de l'eau à la station de Dorchester, 1883.
Kouchibougouac, N.-B.—Service de poste, 9494.
Lanigan, Ernest, 957.
McLaughlin, Elgin, 1581.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8586.
O'Neil, Ellen Mme, 6618.
Préfet du pénitencier de Dorchester, 1882.
Pipes, A.-B., 1882.
Projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial, 2729.
Quai de Gatros, N.-B., 3670.
Quai de l'Intercolonial, 3275.
Renvois du scervice public ordonnés par l'administration dans le comté de Westmoreland, N.-B., 2729.
Tracy, M.-L., 3274.
Transport des journaux, etc, par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.

INCIDENTS.

Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Droits de circulation sur l'Intercolonial, 158.
Explications sur un fait personnel, 708, 1997.
Funérailles de l'hon. John Haggart, 6078.
Inspection gratuite du foin, 716.
Lanigan, Martin, 7853.
Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Prix du transport du foin, 903.
Rainbow, 10985.
Règlement de la Chambre, reprise de la discussion, 6546.

INTERPELLATIONS.

Commission royale d'enseignement technique, 9334.
Forces navales de l'empire, 4840.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7045, 7083.
Lanigan, Martin, 6940, 12150.
Quai de Sackville, N.-B., 6702.
Travaux de la Chambre; documents, 3226.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement rejeté, 4002.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024; sous-amendement rejeté sur division, 9063.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Résolution concernant les tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.

PROJETS DE LOI.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Deslandes, George Sentis, 1ère lect., 9364.
Tarifs des messageries, modifié et adopté, 3557.

Tarifs des messageries, 3532.

QUESTIONS.

Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428, 8593.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Carson, A.-B., 3224.
Elevage des animaux à fourrure, 2237.
Embranchements de l'Intercolonial, 3224, 3666.
Garde-pêche à Shédiac, N.-B., 3124.
Gestion de l'Intercolonial, 642.
Gutelius, F.-P., emploi de, 8363.
Installation du gaz aux ateliers de l'Intercolonial, 3225.
Intercolonial.—Achat de linoléum, 3526.
———Administration, 1180.
———Lignes d'embranchement, 2000.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Ocean Limited, 1296.
Percepteurs des billets sur l'Intercolonial, 2225.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Quai de Gatros, N.-B., 3279.
———Richibouctou, 9488.
———Sackville, N.-B., 3662.
Receveur des postes à Ammon, N.-B., 12291.
Transcontinental.—Division Moncton-Edmunston du, 2001.
Tronçon de l'Intercolonial à Dorchester, 2224.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799
Wagons sur l'Intercolonial, 2225.

SCRUTIN.

Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement rejeté, 52 à 90, 9064.

ETHIER (Joseph-Arthur-Calixte) *Deux-Montagnes.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5010, 9748.

DOCUMENTS.

Courriers de malle dans Deux-Montagnes, 1582.
Gardiens de phares dans Deux-Montagnes, 1582.
Lacroix, Edmond, 8365.
Larocque, Rodrigue, 8365.
Maîtres de poste dans Deux-Montagnes, 1582.
Sauriol, M., 1584.

INCIDENTS.

Observation sur un fait personnel, 6246.
Réclamation de Mme Laberge, 813.

QUESTIONS.

Histoire officielle du Canada, 975.
Lacroix, Edmond, 7435.

FORGET (Sir Rodolphe) *Charlevoix et Montmorency.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 486.

Discussion des articles:

Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3085.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 2328.

FORGET (Sir Rodolphe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Association des comptables canadiens, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3902; rapport, 3905; discussion reprise, 3958, 4106; 3e lect. et adoption, 6393.

FORTIER (Edmond) *Lotbinière.*

DOCUMENTS.

Abel, Philéas, 11137.
Daigle, Napoléon, 11137.
Employés publics dans Lotbinière, 834.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Bergeron, Charles, 9489.
Bernard, Edmond, 9482.
Construction de quais, 9111.
Daigle, Napoléon, 9111.
Demers, Gédéon, 9111.
Doré, François, 9111.
Gardien de phare à Boulard, 9111.
Graines de semence pour Québec, 8894.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, Omer, 9111.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Emilie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.

FOSTER (Arthur-DeWitt) *Kings, N.-E.*

DÉBATS.

Election d'Antigonish, 10551.
Loi des Inspections et de la vente, 9954.

Discussion des subsides:

Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12397.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11257.

INCIDENTS.

O'Brien, Michael, 11086, 11092.

QUESTIONS.

Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Camp d'Aldershot, 9480.

FOSTER (Hon. George-Eulas) *Toronto-Nord.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 906, 2064.
Forces navales de l'empire, 1401.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2096, 2168, 2193, 2195.

Discussion des subsides:

Commerce.—Elévateurs de têtes de ligne, 12461.

INTERPELLATIONS.

Détournement du trafic du grain, 2572.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Loi des Grains, 2063, 2570.
Taux océaniques, 2571.

FOSTER (Hon. George-Eulas)—*Suite.*

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 2e lect., 2064; adoptée, 2095.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., discussion générale, 2064; discussion en comité général, 2095, 2164, 2167; rapport, 2200.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 809; discussion, 906; rapport, 2e lect. et adoption, 929.

RAPPORTS.

Commerce, n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (Partie III), 1532.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Statistiques, 1532.

QUESTIONS.

Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1038.
Emplacements d'élévateurs de têtes de ligne, 637.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Loi des Céréales, 2485.
Merger de Québec, 1535.
Nombre de cultivateurs canadiens, 637.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

FOWLER (George-William) *King's-Albert.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 745.
Discours sur l'adresse, 338.
Loi des Juges, 11979.

Discussion des subsides:

Edifice public à Ashcroft, C.-A., 11824.

PROJETS DE LOI.

Brevet appartenant à l'hon. Ambroise Richard et autres, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; 2e et 3e lect. et adoption, 3956-8; amendements par le Sénat référés au comité des bills d'intérêt privé, 7981.

QUESTIONS.

Achats de meubles d'occasion, 9483.
Auditeur général, 9483, 10435.
Fraser, famille, nominations de, 9483.

FRIPP (Alfred-Ernest) *Ottawa.*

DÉBATS.

Pollution des eaux navigables, 8874.

Discussion des articles:

Code criminel, modification du, 11943, 11946.
Forces navales de l'empire, 9789.

FRIPP (Alfred-Ernest)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.

INCIDENTS.

Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa renvoyé au comité. Adopté, 11336.

Aqueduc d'Ottawa.—Adoptée, 8790.

PROJETS DE LOI.

Académie royale canadienne des arts, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.

Blaustein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.

Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8884; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434; renvoyé au comité des bills privés, 11336.

Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.

Compagnie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.

Compagnie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., 2617.

Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12086.

Lacey, Mabel, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

Ottawa and Montreal Transmission Co., Ltd, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.

Ottawa Terminals Railway Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.

People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.

Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.

Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

GARLAND (William-F.) *Carleton, Ont.*

Présentation, 4.

QUESTIONS.

Commission des services administratifs, 8034.

Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.

McGrath, E.-A., 7605.

GAUTHIER (Louis-Joseph) *Saint-Hyacinthe.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6354.

Ajournement du comité général, 6107, 6122.

Discours sur l'adresse, 115.

Forces navales de l'empire, 1759.

Madification de règle 17 de la Chambre, 8105.

Question de règlement, 6110.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4781, 4785, 5720, 6122.

DOCUMENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, (dépôt), 6250.

GAUTHIER (Louis-Joseph)—*Suite.*

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808, 6249.

Explication sur un fait personnel, 5808.

INTERPELLATIONS.

Question de privilège, 5319.

MOTIONS.

Enquête *re* l'hon. Louis Coderre, 6263; rejetée, 6356.

QUESTIONS.

Bourassa, Emile, 7431.

GAUTHIER (Louis-Philippe) *Gaspé.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1837.

PROJETS DE LOI.

Quebec Rapid Transit Coy., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.

QUESTIONS.

Gardien du phare de l'Ile-aux-Œufs, 9487.

Pelletier, Tancrède, 9487.

GAUVREAU (Charles-Arthur) *Témiscouata.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3502.

Encouragement de l'agriculture, 8335.

Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9123.

Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 1009.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.

Colis postaux, 12182.

Forces navales de l'empire, 4912.

Discussion des subsides:

Fraserville.—Améliorations au quai, 11846.

Intercolonial, 7012.

———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.

Rivière-du-Loup.—Améliorations au quai, 11826.

Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.

DOCUMENTS.

Jarvis, W., 1583.

Lapointe, S., 8365.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., 11184.

Frénette, M., salaire de, 11864.

Gilbert, M., d'Arthabaska, 11863.

Impression des réponses aux questions, 3222.

Laforce, J.-E., 11844.

Mailloux, Mme, de Fraserville, enquête, 11675.

Réponses longues à des questions, 3138.

GAUVREAU (Charles-Arthur)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Demande de graines de semence, 4415.
Martin, Elie, 11864.
Organisation de la milice canadienne, 5323.

QUESTIONS.

Amqui.—Service du courrier, 3133.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Collin, Joseph, 12146.
Dugal, G.-Alphonse, 4012, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraserville.—Port, 1038.
Giroux, Dr, 12146.
Hamel, Philippe, 1790.
Ile-Verte.—Quai, 1787.
———Service du courrier, 4570.
Intercolonial:
———Dimanches, 8362.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Glace, 1786.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Service, 8890.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Leclerc, J.-G., 1789.
L'Etoile, enquête sur le compte de Joseph, 2222
L'Islet:
———Agents douaniers du comté de, 2230.
———Bureaux de poste du comté de, 1784.
———Quai, 1783.
———Receveurs de la poste destitués, comté de, 1789.
Michaud, J.-A., 8890.
Milice canadienne, 4569.
Morin, David, 1784.
———Esdras, 973.
———Joseph, 2687.
Pelletier, J.-H., 951.
Pineault, Louis, 2693.
Quebec Central, le, 1783.
Saint-Eloi.—Courrier de, 1038.
Saint-Roch-des-Aulnaies:
———Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
———Fonctionnaires de l'accise, 827.
Service postal de Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame du Portage, 3524.
Traitement de la tuberculose, 1594.
Trois-Pistoles.—Brise-lames, 11521.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier, 9486.
Vétérans du comté de Témiscouata, 712.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.

GERMAN (William-Manley) *Welland.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8457.
Amendement Maclean, résolution pour modifier règle 17 de la Chambre, 7917.
Forces navales de l'empire, 1333, 1340, 3616.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8803.
Loi des Banques, 1294, 2541.

GERMAN (William-Manley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Juges, 12148.
Loi uniforme de naturalisation, 2463.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7787.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6729.
Règlement de la Chambre, 6540.
Service des phares et des côtes, 6410.
Subventions au Canadian Northern, 12057, 12098.
Traité anglo-japonais, 7232.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4546.
Code criminel, 11939, 11940, 11954.
Commission du port de New-Westminster, 2614.
Convention commerciale avec les Antilles, 2149.
Forces navales de l'empire, 4424, 4471, 4600, 4657, 4661, 5269, 5791, 9406, 9409, 9545, 9586, 9660, 9681.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11343.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Commission de conservation, 6660.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service civil, 6672.
Dragage.—Ontario et Québec, 11837.
Impression des billets fédéraux, 6690.
Monnaies étrangères, etc., 6697.
Port-Colborne.—Elévateur, 11625.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Transfert de la Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11621, 11623.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11751.
Forces navales de l'empire, 5449.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Grâce de Dullman, détenu à Kingston, 6812.
Humberstone.—Pont, 11632.
Interpellation du règlement de clôture, 9858.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Thorold.—Edifice public, 11815.

INTERPELLATIONS.

Protection des pêcheries, 6711.

MOTIONS.

Canadian Northern, subventions.—Amendements, 12103, 12132, 12190, 12199.
Forces navales de l'empire.—Amendements, 9413, 9845, 9847.

QUESTIONS.

Centenaire de la Paix, 12292.
Construction du Canal Welland, 952.
Directeur de la poste de Picton, Ont., 8118.
Pettit, W.-V., 8118.

GIRARD (Joseph) *Chicoutimi-Saguenay.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8336.

GRAHAM (Hon. George-P.) *Renfrew-Sud.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6108.
Amélioration des grandes routes, 8434, 9080, 9099, 12341.
Amendement de M. Maclean, Hal., 7918.
Budget général, 10952.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733, 788, 8367, 8388.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7562.
Chemins de fer de l'Etat, 12382.
Forces navales de l'empire, 1087, 3874.
Grève sur le C.P.R., 2020.
Intercolonial, lignes tributaires, 1871, 8800, 9121.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Loi des Banques, 10669, 10957.
Loi des Juges, 11972.
Miller, R.-C., 3766.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7916, 8522.
Motion d'ajournement Béland, 8071.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6738.
Obligations du G.-T.-P., 1609.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698.
Rentes viagères de l'Etat, 9880.
Richelieu et Ontario, Cie, 1336, 3495.
Question de règlement, 12141.
Service des phares et des côtes, 6413.
Subventions au Canadian Northern, 12052, 12071, 12086.
Traité anglo-japonais, 7267.
Union, compagnie d'assurance sur la vie, 8607.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 4004.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Canadian Northern, 4500, 4504, 4518, 4530.
——— Lignes d'embranchement, 3514.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3518.
Classement du personnel des Communes.—Incident Colwell, 12303; service du Hansard, 12317.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 3517.
Convention commerciale avec les Antilles, 2156.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6839.
Dominion Trust, 3520.
Forces navales de l'empire, 4619, 5113, 5699, 6019, 6239, 9593, 9622, 10327.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Imperial Underwriters' Association, 4561.
Intercolonial, lignes subsidiaires, etc., 8792.
Loi des Falsifications, 11986.
Loi des Juges, 12275.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Regal Trust Company, 3521.
Richard, A.-D., brevet de, 3957.
Service de télégraphie sans fil et câbles océaniques, 12003.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219, 12225.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11341.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Arts, agriculture et stat., exposition, 10672.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Canal de la vallée de la Trent, 11584, 11617.
Commission de conservation.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service Civil, 6673.
Corps de cadets, 11385-6.
Dépenses pour causes devant Commission des chemins de fer, 11635.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Fermes expérimentales, 10550.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Halifax.—Port, 7012.
Impression des billets fédéraux, 6692.
Intercolonial.—Chemin de fer, 11642.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Lévis, améliorations, 11214.
———Matériel roulant, 11219, 11229.
———Renforcement des ponts, 11156.
———Tête de ligne à Halifax, 11210.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Monnaies étrangères et autres, 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11629.
Québec.—Pont, 11578.
———Port de, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11466.
Rapport Schreiber, 6657.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11468.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Saint-Laurent.—Chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétaire d'Etat.—Traitements, 11878.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12388.
Terminus du ch. de fer de la baie d'Hudson, 11261.
Toronto.—Améliorations du port, 11467.
———Edifice militaire, 11819.
Transcontinental national, 7041, 11416, 11562, 11547.
Travaux publics.—Appointements, 11396.

DOCUMENTS.

Accidents sur le canal Welland durant l'année expirée le 25 nov. 1912, 2471.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Courrier entre Wentworth et Colborne, 9871.
Hughes, B., 1583.
Lisière d'un mille, chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
McLatchie, Thomas, 1581.
Redmond, D.-A., 2480.
Transcontinental.—Instructions aux ingénieurs, 724.
———Rampes, 9494.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

INCIDENTS.

Boîtes de livraison rurale, 7148.
Buckhorn, pont de, 3668.
Canal Welland, 11622.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11199
Chisholm, Donald, 11856.
Démission d'un employé du gouvernement à Renfrew-Sud, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explication sur un fait personnel, 717.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Poirier, Paschal, 8970.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8981.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Sous-ministre au revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598.
Commission du Transcontinental, 9365.
Naufrage de Barry-Bay, 4415.
Nomination de Gutellius, 9365.

MOTIONS.

Amendement à résolution pour subventions au Canadian Northern, 12135.—Motion déclarée irrégulière, 12136.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12187.—Rejetée sur division, 12189.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12197.—Rejetée, 12199.
Déplacement des gares terminus, 1ère lect. du projet de loi.—Motion adoptée, 7946.
Forces navales de l'empire, remise de discussion de l'article 4.—Scrutin, 9641.

PROJETS DE LOI.

Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.

QUESTIONS.

Balkam, M., 8118.
Boyter, D., 8885.
Brennan, James-F., 8901.
Colborne.—Sous-percepteur des douanes, 8364.
Little-Current.—Phare de, 8885.
Mayflower.—Désastre du, 2441.
———— Naufrage du, 7247.
McCraw, Byron, 8901.
Morrow, John, 8364.
Passages à niveau, 634.
Redmond, D.-A., 1400.
Renfrew-Sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Sorel.—Chemin de fer de halage, 592.
Transcontinental, 6451.
———— Commission d'enquête, 635.

GREEN (Robert-Francis) *Kootenay.*

Présentation, 4

DÉBATS.

Loi des Inspections et de la vente, 9955.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.

GREEN (Robert-Francis)—*Suite*

PROJETS DE LOI.

Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; disc. des art., 3e lect. et adoption, 9226-7.
Compagnie du chemin de fer Caribou-Barkerville-Willow-River ,1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect. et adoption, 3517.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2739; 2e lect., 3183; comité général, 4555-6; disc. des articles, 6394; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat adoptés, 9867.

GUILBAULT (Joseph-Pierre-Octave) *Joliette.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 586.
Forces navales de l'empire, 4021.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 10309.

INCIDENTS.

Question de privilège, 4198.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement, 3364.
Forces navales de l'empire.—Sous-amendement, 4025; rejeté, 4409.

PROJETS DE LOI.

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.

QUESTIONS.

Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.

GUTHRIE (Hugh) *Wellington-Sud.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 664.
Amélioration des grandes routes, 9072.
Forces navales de l'empire, 1436, 1440.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6867.
Grève des photograveurs, 7975.
Loi des Banques, 1306, 2427.
Loi des Juges, 12149.
Miller, R.-C., 3826.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8486.
Règlement de la Chambre, 6524.
Réserve indienne de Kitsilano, 8726.
Tarif douanier, 6649.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver, 7352.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8842.
Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Commission du port de New-Westminster, 2616.

GUTHRIE (Hugh)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Convention commerciale avec les Antilles, 2137.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6830.
Forces navales de l'empire, 4853, 9588, 9794.
Loi des Banques, 10427.
Newman, F. J., brevets de, 4455.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8946, 8971.

DOCUMENTS.

Short, George, 1582.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes.—Amendement, 9072; rejeté, 9103.
Cours supérieures de la province d'Ontario.—Amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.
Forces navales de l'empire.—Amendement, reprise de la discussion, 7437; rejeté, 9845.

PROJETS DE LOI.

Gonier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

HAZEN (Hon. James-Douglas) *Saint-Jean, Ville et Comté.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6108, 6189.
Convention commerciale avec les Antilles, 9005.
Forces navales de l'empire, 1059.
Intercolonial, lignes tributaires de, 1803.
Landry, André, 6764, 6774.
Loi des Juges, 11978.
McNeil, Lauchlin, 874.
Montréal.—Commission du port, 931, 1573.
Pollution des eaux navigables, 8865.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377, 3452.
Québec.—Commissaires du port, 8267.
Radiotélégraphie, 794.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 847, 942.
Service des phares et des côtes, 6400.
Vancouver.—Commissaires du port, 8741.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3973.
Canadian Explosives, Limited, 2966, 2970.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Cour suprême, 8822.
Forces navales de l'empire, 4424, 4458, 4577, 4591, 4593, 4601, 4777, 5333, 9431, 9433, 9578.
Galerie nationale du Canada, 9255.
Loi des Postes, 12265.
Marine marchande du Canada, 932.
New-Westminster.—Commission du port, 2611, 2643.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2653.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9148.
Radiotélégraphie, 8933.
Vancouver.—Commissaires du port, 9154.

HAZEN (Hon. James-Douglas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Antigonish.—Services de goélettes, 12461.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le *Shamrock*, 6421.
Bélanger, J.-B., capit., 6494.
Brise-glace dans la baie du Tonnerre, etc., 11117.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission de conservation, 6664.
Construction de feux et balises, 11115.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Hôpitaux de marine, 11122.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Magasin de sauvetage—6375.
Marine et Pêcheries:
———Administration centrale, 10990.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
———Dépenses casuelles, 12397.
New-Glasgow.—Service de goélette, 12161.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pensions aux pilotes, 11120.
Pictou.—Service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
Pilotage, etc., 11118.
Service de goélette: Pictou, New-Glasgow et Antigonish, 12461.
Service de la marine.—Protection, le *Karluk*, 6437.
Service des phares et des côtes, 6100.
Service maritime et fluvial.—Commis aux vivres, 6371.
———Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049 et suiv.
Sir Hector, le, 12411.
Subventions aux steamers.—I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Surveillance des pêcheries, 6422.
Transport du poisson frais, 12411.
Trent.—Canal de la, 12447.

DOCUMENTS.

Bassins de radoub, plans, (dépôt), 1392.
Québec.—Dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec.—Mémoire *re* port de, 9149.

INCIDENTS.

Commission sur le pilotage, 7859.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470.
Demande de documents *re* destitution Wm-A. Duann, 7854.
Duke of Connaught, cale flottante, 718, 720.
Examens des marins, 2167.
Macdonald, John, 11674.
Matériel de rép. etc., des navires, 1439.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6713.
O'Brien, Michael, 11075.
Pilotage sur le Saint-Laurent, 2347.
Question de privilège, 7856.
Rainbow, 10985.
Richards, Stephen C., 11081.
Webster, Dr C.-O., 11110.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur le lac Winnipeg, 11128.
Commission des pêcheries, 11129.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Demande de documents, 5316.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 4841.
Licenciement des marins du *Niobé*, 8461.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Anglaise, 4197.
Protection des pêcheries, 6711.
Saint-Jean, N.-B.—Améliorations du port de, 4416.
Traduction des relevés, 11393.

MOTIONS.

Bill Kyte *re* pollution des eaux navigables, Référé au comité spécial chargé d'examiner le bill Bradbury.—Adoptée, 8884.
Question préalable, 7634.—Reprise de la discussion, 7859, 8044, 8462, 8610.—Scrutin, 108 à 73; adoptée, 8692.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du port de Montréal Dépôt, 707; 1ère lect., 708.—Comité, 931.—3e lect., 3377.
Commissaires du port de Québec: Dépôt, et 1ère lect., 6935.—Discussion du bill, 8805.—3e lect. et adoption, 8806.—Discussion en comité général, 9148.—Rapport, 9154.—3e lect., 9252.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 8746; 1ère lect., 8747.—2e lect. et discussion des articles, 9154.—Rapport, 9160.—3e lect., 9252.
Loi de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; 2e lect., 8806.
Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 967; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise de discussion, 3425; Rapport, 3456; 3e lect. et adoption, 10126.
Radiotélégraphie:—Dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485.—Discussion reprise, 8933.—Amendement de l'article 7, adopté, 8936; rapport du bill modifié, 8937.—3e lect., 8992.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Commissaires du port de Québec:—Dépôt, 7507; discussion générale, 8266; 1ère et 2e lecture et adoption, 8280.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 7507; discussion générale, 8740; 1ère et 2e lect. et adoption, 8746.
Loi de la marine marchande, modification (dépôt), 722.
Loi de navigation, 804; 1ère et 2e lect. et adoption, 808.
Radiotélégraphie, dépôt, 723; comité, 791; 1ère et 2ee lect. et adoption, 804.

RAPPORTS.

Commission royale sur loi du pilotage de Québec, dépôt, 8263.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Indiens, dépôt, 10983.
Marine et pêcheries, dépôt, 10983.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans, 9109.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

RAPPORTS—*Suite.*

Service naval, dépôt, 209.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9112.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de fusils Ross, 6700.
Advocate, la goélette, 1601.
Allen, Islam, 8885.
Audette, L.-A., 11909.
Barrington.—Inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassin de radoub Connaught, 597.
Bawviewe.—Homarderie, 823.
Bonaventure.—Bouée de la rivière, 11526.
———Station des signaux, 10711, 11392.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Boulard.—Gardien de phare, 9111.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7849.
Bourque, Alexis, 7849.
———Marin, 1536.
Boyter, D., 8885.
Brennan, Vincent, 1184.
Brunelle, William, 7159.
Bujold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E.—Hôpital, 4192.
Canada, le, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 639, 10236.
Carleton, Qué.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Chagnon, François, 630.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Chouinard, E., 9487.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Commission du pilotage, 2441.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Cullen, Francis, 11392.
Daigle, Napoléon, 9111.
Davis, John-W., 643.
Dea, Edmund, 7435.
Demande de dossier, 8119.
Demers, Gédéon, 9111.
Deschamps, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Doré, François, 9111.
Duke of Connaught, cale sèche, 597.
Earl Grey, steamer, 3132.
Ehler, W.-E., 8365.
Entreprises de bouées, 7158.
Eureka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gendron, Ernest, 4014.
Godbout, Hubert, 8365.
Goldboro.—Parc à homards, 640.
Grondines.—Station de téléphone maritime, 4016, 7845.
Grosse-Ile.—Quarantaine, 627.
Guay dit Gendron, Joseph, 8900.
Guysborough, N.-E.—Bouées, 4570.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Guysborough, N.-E.—Gardes-pêche, 1534.
———Homarderies, 4570.
———Permis pour pièges à poisson, 638.
Hobson's-Nose.—Phare de, 1187.
Houle, Emile, 2440.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare, 9487.
Ile-Bataille, droits de pêche, 2801, 3133.
Isaac's Harbour.—Bouées, 819.
———Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lanoraie.—Destitutions, 2004.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Lemay, Omer, 9112.
Little Current.—Phare, 8885.
Lord, Jos., 650.
Lyons, capitaine V., 2693.
Mayflower, désastre, 2441.
Mayrand, Eugène, 2440.
McCraw, Byron, 8901.
McGee, James-A., 2005.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLellan, A.-L., 12519.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha.—Quai, 11391.
Montréal.—Capitaine du port, 1535, 10122.
———Commissaires du port, 1532, 10123.
Mowatt, M.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7434.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
O'Leary, Thomas, 8365.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Petrel, le vapeur, 1533.
Phee, James, 3281.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7605.
Pineault, Louis, 2693.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7159.
Port-Bickerton.—Bouées, 5321.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Portneuf.—Destitutions de télégraphistes, 6949.
Prescott.—Achat de propriété, 7685.
Primes de pêche, 8701.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1601.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Avocat de la Commission du port, 628.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2227.
———Commission du port, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
Queensport, N.-E.—Gardien de phare, 8365.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des marins, 10121.
Règlements relatifs aux pêcheries, 8359.
Reid, David, 651.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Rimouski.—Employés de la marine destitués dans, 2239.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Roch.—Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Samson, Edgar, 8901.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Scatarie, gardien du signal de brume de l'île,
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Service du steamer entre Campbellton et Gaspé, 4563.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shédiac.—Garde-pêche, 3124.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sorel.—Usines, 8116.
Soumissions pour un bateau-phare, 4568.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Steamers de l'Etat à Pictou, 8593.
Tanner's-Point.—Phare, 9611.
Tignish-Run, I. P.-E.—Gardien de phare, 3281.
Torbay, N.-E.—Gardien du phare, 8037.
Tracadie.—Homarderie, 981.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.
Vaisseaux naufragés, liste des, 600.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover.—Gardien du quai, 641.

HENDERSON (David) *Halton.*

DÉBATS.

Budget général, 10838.
Encouragement de l'agriculture, 8341.
Rentes viagères de l'Etat, 9885.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8845.
Canadian Medical Protective Association, 3508, 3968.
Loi des Postes, 12266.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8960.

INCIDENTS.

Facteurs ruraux, 11742.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.

HEPBURN (Bernard-Rickard) *Prince-Edward.*

DÉBATS.

Tarif de transport sur l'Atlantique, 9339.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.

HUGHES (James-Joseph) *Kings, I. P.-E.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3748.
Loi des Banques, 2416.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8018.
Monnaie d'Ottawa, 9373.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8849, 9090.
Forces navales de l'empire, 5237, 5749, 9466, 9741.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 11643.
Chemin de fer I.P.-E., bateaux-transbordeurs, etc., 11248.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8941.
Ile du Prince-Edouard.—Ports et rivières en général, 11809.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12402.
Montague.—Quai Stevens, 11809.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Tracadie.—Brise-lames, 11810.

DOCUMENTS.

Embranchement Elmira, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 9491.
Feehan, James, 2470.
Gunn, George, 2470.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Paquet, William-J., 2470.
Réparations au quai de Red-Point, 6464.
———Southport, 6464.
Taxe *per capita*, 10436.

INCIDENTS.

Embranchement d'Elmira, 11240.
Port de Souris, 11634.
Quai de Souris, I.P.-E., 11239.
Rapport demandé, 11655.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11633.

INTERPELLATIONS.

Révocation de W.-J. Paquet et de George Gunn, 5315.

QUESTIONS.

Bac à vapeur pour l'Ile du Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2797.
Brise-glace à Bay-Fortune, 6459.
———à Little-Sands, 6459.
———à Souris, 5321.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
———dans le détroit de Northumberland, 2798.
———dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Earl Grey, steamer, 3132.
Glace artificielle, 2692.
Ingénieurs des travaux publics dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Maître de poste de Kingsboro, 6460.
Port des lettres à Lorne-Valley, 9869.

HUGHES (James-Joseph)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Quai de la baie St. Peters, I.P.-E., 3131.
Service du courrier à Lorne-Valley, I.P.-E., 8898.
Service du transport des dépêches pour I.P.-E., 8117.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4565.
Transbordement des wagons sur l'Ile du Prince-Edouard, 9484.

HUGHES (Hon. Samuel) *Victoria, Ont.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6885, 6885.
McNeil, Lauchlin, 883.
Règlement de la Chambre, 6573.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11326, 11336.
Canal de la Trent, construction, 11621.
Corps de cadets, 11385.
Exercices militaires annuels, 11345.
Milice et Défense:
———Appointements, 6928.
———Dépenses casuelles, 6498.
Uniformes des militaires, 11388.

DOCUMENTS.

Dépôts d'armes, 6499.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, 1438.

INCIDENTS.

Achat d'un wagon privé, 6500.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Ministre de la Milice, rapport du *Citizen*, 9615.

INTERPELLATIONS.

Vétérans de la campagne des Fenians, 6712.

RAPPORTS.

Ministère de la Milice, 1911-1912, dépôt, 1438.

QUESTIONS.

Aldershot, approvisionnement du camp, 8362.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Automobiles du ministère de la Milice, 8364.
Bridgewater.—Salle d'exercices, 1187.
Camp d'Aldershot, 9480.
———Glace, 2802, 6450.
———Renvoi d'office du gardien, 5324.
Carabines Ross, 8358.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Colonels honoraires, 2234.
Défense de l'empire, le ministre de la Milice et la, 601.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Farnham.—Camp militaire, 4014.
Fenians, invasion des, 9870.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications aux volontaires *vs* les Fénians, 818.
Hussards, le 6ième, 9611.
Joliette.—Destitutions à l'arsenal de, 1594.

HUGHES (Hon. Samuel)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Kingston.—Collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay.—Carabiniers de, 1037.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Lévis.—Fournitures du camp de, 6462.
———Propriété militaire de, 12291.
Manufacture de cartouches, 6458.
Métapédia.—Incident de drapeau à, 7600.
Primes aux volontaires de la campagne des Fenians, 8036.
Québec.—Arsenal, 8894.
Rigaud.—Arsenal, 10712.
———Réparations à l'arsenal, 7846.
Rockliffe.—Champ de tir, 604.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623, 2231, 8898.
Vétérans du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-B.—Salles d'exercices, 4194.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Wagons particuliers, le ministre de la Milice et les, 602.

JAMESON (Clarence) *Digby.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9082.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6894.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1812.
Protection des douanes et des pêcheries, 3402, 3432.

QUESTIONS.

Coût des bâtiments civils, 10120.

KAY (William-Frederick) *Missisquoi.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8462.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4760.

Discussion des subsides:

Postes.—Service extérieur, 11766.

DOCUMENTS.

Beeman, J.-C., 892.
Gosselin, A.-J., 892.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.

INCIDENTS.

Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.

MOTIONS.

Modification de règle 17 de la Chambre, ajournement, 8465; retirée, 8591.

PROJETS DE LOI.

Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Camp militaire de Farnham, 4014.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630.
Service du courrier à Saint-Armand, 4015.
Transport du courrier de Brigham-Farnham, 2232.

KNOWLES (William-Erskine) *Moosejaw.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4350.
Grève sur le C. P. R., 2026 et suiv.
Loi des Grains, 9374, 9392.
Loi des Inspections et de la vente, 9941.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8022.
Primes à la fabrication du plomb, 10451.
Question de procédure, 6146.
Remise de droits sur rails d'acier, 7081.
Traité anglo-japonais, 7275, 7289.
Traitement des juges, 6183.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3983.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4501, 4535.
Forces navales de l'empire, 4970, 4984, 5925.

DOCUMENTS.

Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Dépenses des inspecteurs Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, 2469.
Employés au bureau de poste de Moosejaw, 11909.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Inspecteurs Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Inspecteurs Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Pragnall, Robert, 2469.
Spicer, John, 2470.
Terrain ¼ S.-O., 36-16-27-2, 4196.

INCIDENTS.

Documents en retard, 9616.
Immigrants russes, 10830.

INTERPELLATIONS.

Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Loi des grains du Canada, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Règlements des ranches, 7046.

PROJETS DE LOI.

Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451, 3e lect., 7399.
Compagnie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Compagnie Northern Empire Life Assurance Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lect., 2372.

QUESTIONS.

Demande de documents, 7248.
Employés du bureau des terres à Moosejaw, 11133.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Inspections des homesteads, 2796.
Loi des Céréales, 2485, 2349.

KNOWLES (William-Erskine)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.
Pont à Riverside, Sask., 6946.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.

KYTE (George-W.) *Richmond.*

DÉBATS.

Appointements des juges des cours de comtés, 8283.
Budget général, 10956.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 771.
Chemin de fer Intercolonial, 6987.
Demande de documents, 4419.
Devereux, Charlotte, 6901, 6923.
Forces navales de l'empire, 3721.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1839, 8796.
Loi des Banques, 2509, 10636.
McNeil, Lauchlin, 884.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7673, 7688.
Protection des douanes et des pêcheries, 3448.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836, 943.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 990.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4719, 5398, 9546.
Galerie nationale du Canada, 9260.

Discussion des subsides:

Arts, agriculture et statis., exposition, 10686.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10550.
Intercolonial:
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11235.
Marine et Pêcheries.—Adm. centrale, 10990.
Service des phares et des côtes, 11064.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11265.

DOCUMENTS.

Achat de propriétés par le ministère des chemins de fer et canaux, 2058.
Bissett, Dr C.-P., 892.
Boudreau, Barthélémy, 11057.
Boudrot, Bertie, 1031.
———Dominique, 892.
———Elias-M., 1031.
Bourque, Marin, 1032.
Boviard, D., 1583.
Brymner, Thomas, 892.
Burke, Martin, 11057.
Camp d'Aldershot, larcins commis, 8366.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Centreville, N.-E.—Quai public, 6944.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Cumberland, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Davies, bateau de garde-pêche, 7437.
Devereux, Charlotte, 6902, 6911, 8902.
Duann, William-A., 2474, 11057.
Fixott, H.-J., 892.
Fougère, Peter, 1032, 7111.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Fourniture de la glace au camp d'Aldershot, N.-E., 8366.
Johnston, Martin, 891.
Lafford, C.-J., 1028.
Landry, Edouard, 2474.
Leblanc, Abraham, 1031.
Martel, Frédéric-A., 1031.
McAskill, K.-P., 892.
McCaskill, Norman, 1032.
McDonald, Harry, 891.
McKillopp, D.-J., 892.
McLeod, David-A., 891.
McNeil, Ernest, 8902.
———W.-A., 1032.
Morrison, Alexander-E., 6944.
———J.-R., 1029.
———Robert-C., 2471.
Murphy, Michael, 892.
Nelson, J.-Scott, 1031.
O'Brien, Michael, 5325, 11057.
O'Neil, Cyrus, 2326.
Poirier, Frédérick, 891.
———L.-N., 892, 1031.
———Pascal, 1031.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836.
Salmon-River.—Ecole des sauvages, 8902.
Sampson, George-H., 891.
———M.-J., 892.
Vigneau, Alexis, 891.

INCIDENTS.

Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499.
Conduite de M. Duchemin, 11104.
Demande de documents *re* destitution de Wm A. Duann, 7854.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Ecoles indiennes de la Rivière-au-Saumon, 1320.
Explications sur faits personnels, 1191, 11096.
Johnston, Martin, 8962.
Landry, Félix, 8964.
O'Brien, Michael, 11065-75.
Poirier, Pascal, 8964.
Radiation d'un objet de l'ordre du jour, 4196.

INTERPELLATIONS.

Devereux, Charlotte, 6901.
Fougère, Peter, 17111.
Morrison, Robert C., 6618.

MOTIONS.

Landry, André, motion de censure, 6763.

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto-R., brevets de, 2e lect., 11336; 3e lect. et adoption, 11721.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 3276; 2e lect., 8884.

QUESTIONS.

Aldershot.—Approvisionnements du camp, 8362.
———Glace dans le camp, 6456.
Amélioration du canal de Saint-Pierre, 814.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Bourque, Marin, 1536.
Brise-lames de L'Ardoise et de Black-Point, 7601.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Cadenas de sacs à dépêches, 7839.
Camp d'Aldershot.—Renvoi d'office du gardien, 5324.
Canal de Saint-Pierre, 981.
Coast Guard, journal, 1587.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Devereux, Mlle, 623.
Ecole de Salmon-River, 1181.
Ferme expérimentale de Kentville, N.-E., 7155.
Fisher, Ward, 1188.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Prescott.—Achat de propriété à, 7685.
Maskinongé.—Dépense de $150,000 dans, 10434.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Saint-Pierre.—Port, 1594.
Surintendant du canal Chambly, 11134.
———Welland, 951.
Tanners's Point.—Phare de, 9611.
Transcontinental, ateliers du, 10234.

LACHANCE (Arthur) *Québec-Centre.*

DÉBATS.

Commissaires du port de Québec, 8274.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8577.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4894, 5828.

Discussion des subsides:

Voies terminales du Transcontinental à Québec, 12428.

DOCUMENTS.

Bassin de radoub à Québec ou Lévis, 6465.
Destitutions à Québec, 6465.
Fonctionnaires nommés dans cité de Québec depuis 1er octobre 1911, 7849.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
DeVarennes, Dr Jos., 6462.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Manufacture de cartouches, 6458.
Montcalm, directeur de la poste de, 7841.
Québec.—Bassin de radoub, 7600.
———Commission du port, personnel, 8354.
———Gare du Transcontinental, 6450.
Saint-Charles.—Dragage sur la rivière, 6617.
———Ecluse de la rivière, 6458.

LAFORTUNE (David-A.) *Montcalm.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 354, 379.
Forces navales de l'empire, 1150, 1157.
Immigrantes, protection des, 12525.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5062, 5577.
Loi des Postes, 12257.

Discussion des subsides:

Saint-Alexis.—Voie de garage, 11237.
Transcontinental National, 11552.

INCIDENTS.

Saint-Jacques de l'Achigan.—Bureau de poste, 11509.

LAFORTUNE (David-A.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12470.
Poste rurale, 10355.

QUESTIONS.

Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Bégin, Joseph, 8896.
Ontario Equipment Company, 9869.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 11390.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Ferme expérimentale, 8896.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.

LALOR (Francis-Ramsay) *Haldimand.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9078.
Création d'un système de crédit agricole, 3262.
Encouragement de l'agriculture, 8321.
Grève des photograveurs, 7964.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11278.

Discussion des articles:

Commercial Acetylene Company, 11332.

LAMARCHE (Paul-Emile) *Nicolet.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 3312.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2313.

LANCASTER (Edward-A.) *Lincoln-Niagara.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9077.
Budget général, 10887.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 762.
Canal de la baie Georgienne, 3858.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Compagnie Richelieu et Ontario, 1336.
Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11722.
Loi des Banques, 10394.
Macdonald, Alexander, 1022.
Miller, R.-C., 3794.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.
Taux de transport dans l'Ouest, 9218.

Discussion des articles:

Alberta, compagnie d'irrigation et de chemin de fer d', 3111.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8829.
Algoma, chemin de fer de l'est de l', 2201.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Ry. Co., 3698.
Burrard à Westminster et à la frontière, compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8381.
Campbellford, Lake Ontario & Western, chemin de fer, 2202.
Canadian Northern, 4501, 4510.

LANCASTER (Edward-A.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian-Northern—Lignes d'embranchement, 3514.
Canadian Western, compagnie du chemin de fer, 4551.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518.
Canal de la baie Georgienne, 2664, 3174.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie de, 3118.
Forces navales de l'empire, 5157.
Glengarry et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 9225.
———Compagnie des embranchements du, 2201.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Hull.—Compagnie électrique de, 3122.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Imperial Traction Company, 9225.
Imperial Underwriters' ass'n, 4556.
Kootenay-Arrowhead, chemin de fer, 3177.
Loi des inspections et de la vente, 12284.
Manitoba, chemin de fer Radial du, 8829.
Manitoba Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827.
Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nippissing, chemin de fer central de, 8827.
North Empire, compagnie d'assurance contre le feu, 4554.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force de, 3120.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Southampton et Canadien-Pacifique, compagnie du chemin de fer, 9227.
Shuswup-Okanagan, compagnie du chemin de fer, 3517.
VanBuren, compagnie de ponts, 11719.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Renvoi au comité.—Adoptée, 11335.
Canadian Northern Branch Lines Company.—Adoptée, 8830.
Canal de la baie Georgienne, 3858.—Adoptée, 3859.
Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Adoptée, 11725.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Retrait d'un bill concernant la compagnie du chemin de fer Central.—Adoptée, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-du-Nord d'Ontario.—Adoptée, 8698.

PROJETS DE LOI.

Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.

LANCTOT (Roch) *Laprairie-Napierville.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3023.
Loi des Banques, 2421.
———Chemins de fer, 9971.
———Juges, 11981.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5535, 10279.

Discussion des subsides:
Travaux publics.—Appointements, 11403.

DOCUMENTS.

Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Mackay, John, 2326.

INCIDENTS.

Farmers' Bank, 12520.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Département des mines, 2227.
Directeur de la poste à Sayabec, 2230.
Traverses de l'Intercolonial, 2229.

LAPOINTE (Ernest) *Kamouraska.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8784.
Forces navales de l'empire, 4231.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8096.
Question de procédure, 6169.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5468, 5475.

DOCUMENTS.

Bégin, M.-J., 2328.
Belzil, Mme, 2327.
Contrats pour travaux publics dans cité et district de Québec, 4196.
Correspondance entre ministre des Postes et Dr Faucher, de Québec, *re* cadenas brevetés, 7436.
Desjardins, C.-A.-R., 7437.
Kamouraska, révocations à, 965.
Rimouski, employés de l'Intercolonial destitués dans le comté de, 7436.
Roy, F.-X., 2471.
Saint-Anaclet, Rimouski, destitution du maître de poste de, 2328.
Saint-André, accident à, 965.
Saint-Germain de Kamouraska, achat de bois pour quai à, 7436.
Talbot, Evariste, 2328.
Tanguay, Alfred, 2480.
Thibault, Firmin, 2328.

QUESTIONS.

Avocat de la commission du port de Québec, 628.
Bégin, Joseph, 8034.
Colonels honoraires, 2234.
Desjardins, Auguste, 2234.
Gilbert, Arthur, 632.
Grosse-Ile, quarantaine de la, 627.
Hébert, Joseph, 2238.
Incursion des Fenians, indemnité, 7433
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Louis, 2796.

LAPOINTE (Ernest)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lemay, A., 2238.
Ministre de l'Agriculture de la province de Québec, 9611.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———Douanes destitués dans, 2239.
———Intérieur destitués dans, 2339.
———Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2233.
———Travaux publics destitués dans, 2238.
———Révocations des receveurs de la poste dans, 2239.
Saint-Germain.—Quai, 2233.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Station agronomique, 8034.
Sayabec.—Station, 2228.

LAPOINTE (Louis-A.) *Montréal, Saint-Jacques.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.

DOCUMENTS.

Saint-Jacques, Montréal, destitutions de fonctionnaires dans, 684.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5159.
Saint-Jacques, Montréal, station postale à, 11515.
Ventilation de la Chambre, 5211.

QUESTIONS.

Montréal, stations postales de, 9868.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid) *Québec-Est et Soulanges.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6295.
Amélioration des grandes routes, 8416; amendements du Sénat, 12323.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493.
Canadian Northern, subventions au, 12037, 12129.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12302.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Commissaires du port de Québec, 8272.
———Vancouver, 8742.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Discours sur l'adresse, 25; amendement, 42; amendement Mondou, 588.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1042, 1058, 3335; amendement Mondou, 3363, 4374.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève des photograveurs, 7971.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Bureau administratif—Point d'ordre, 7085.
Interprétation du règlement de clôture, 9848.
Landry, affaire, destitution à Descouse, 4067.
Loi des Banques, 1313.
Loi des Chemins de fer de l'Etat, motion Cochrane pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Loi des Epizooties, 988.
Loi des Grains, 9383.
Loi des Juges, 11938.
Loi des Subsidees, 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
McNeil, Lauchlin, 874.
Miller, R.-C., 3764, 3779, 3848.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7648.
Motion d'ajournement Kay, 8465.
Monnaie d'Ottawa, 9370.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001.
Motion d'ajournement Béland, 8069.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, 8033.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6731.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Pollution des eaux navigables, 12004.
Règlement de la Chambre, 6360, 6582.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068.
Réserve indienne de Kitsilano, 8720, 11147.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042.
Scott, Robert-F., 3564.
Séances du matin, 8989, 9495.
Service postal transatlantique, 7418.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7172.
Transport des facteurs en tramways, 11794.
Travaux de la Chambre, 2344.
———Motion d'ordre, 3282.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8372.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Code criminel, 11939.
Commissaires du port de Québec, 8805, 9148.
———Vancouver, 9155.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2173.
Cour suprême, 8812.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829.
Forces navales de l'empire, 4421, 4497, 4579, 4616, 4618, 4628, 5326, 7438, 9622, 9806, 10296, 10346.
Grève sur le C.P.R., 2017.
Loi des Banques, 10376, 10577.
Loi des Grains, 8932.
Police fédérale, 8806.
Radiotélégraphie, 8933.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12229.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Chemins de fer et Canaux.—Administration centrale—Traitement d'un estimateur, 12413.
Commission de conservation, 6661.
Commission du Service Civil, 6671.
Douanes.—Appointements, 7090.
———Appointements et dépenses casuelles, 1937.
Haut commissaire à Londres, 6656.
Intercolonial, chemin de fer, 6959.
Marché Champlain, gare centrale, G.-T.-P., 12314.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Pont de Québec, 11577.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6676.
Transcontinental national, 11421, 11539, 11572.

DOCUMENTS.

Colombie-Anglaise.—Réclamations des Sauvages, 1882.
———Subventions additionnelles, 1882.
Commission d'embellissement d'Ottawa, 3559.
Convention pour l'acquisition du marché Champlain à Québec, 4576.
Destitution de L.-A. Désève et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Droits sur le ciment, 2479.
Election de Macdonald, Man., 33.
Fernie, C. A.—Salle militaire, 6465.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Pacifique-Canadien, Cie du chemin de fer, 2327.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Prince-Rupert.—Dépôt de marine, 1882.
Remise des droits sur le ciment, 1883.
Sauvé, L.-A., 1883.
United Shoe Company, accusations contre la, 2480.

INCIDENTS.

Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Algoma, compagnie des aciéries d', 2240.
Banque Internationale du Canada, 2282.
Brown, James-P., représentant de Châteauguay, décès de, 11791.
Citizen, faux rapport du, 10353.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6940.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Discussion des subsides, 7088.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explications personnelles, 11201.
Gibraltar, l'escadre impériale de, 10353.
Houilleurs sans ressources, 12488.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6828.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Organisation des comités, 159.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2252.
Question de procédure, 8705.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857.
Scott, mort de sir Richard, 8697.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Algoma Steel Co., remise des droits à, 5316.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Expédition polaire de Stefansson, 4302.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Travaux de la Chambre, 11655.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes, amendement, 8422; rejeté, 8790.
Forces navales de l'empire, amendement, 1058; scrutin, rejeté, 122 à 75, 3346.
Forces navales de l'empire, amendement à l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire, amendement, 10296; scrutin, 10346.
Modification de règle 17 de la Chambre, amendement, projet d', 7658.

QUESTIONS.

Audette, L.-A., nomination de, 11909.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Desève, A.-L., 11909.
Destitutions à Dawson, 2237.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1600.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.

LAW (Bowman-Brown) *Yarmouth.*

DÉBATS.

Calgary-Fernie, chemin de fer, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 9014.
Forces navales de l'empire, 3313.
Rentes viagères de l'Etat, 9878.
Service des phares et des côtes, 6416.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5649, 9760.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11344.
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11116.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8944.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Kelly's Cove, 11802.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11019.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pubnico-ouest.—Quai, 11805.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

DOCUMENTS.

Atwood, Samuel, 2476.
Burrill, Henry, 963.
Doane, T., 2476.
Fredericks, John, 2476.
Gaudet, Mme M.-C., 3136.
Hatfield, Charles-W., 963.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.

LAW (Bowman-Brown)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Long-Beach, N.-E.—Achat de la propriété pour propagation du homard, 8597.
Morton, Jesse-L., 3136.
Porter, Stanley, 2475.
Shaver, J., 1582.
Shelburne et Queen, N.-E.—Destitution dans ——J.-V., 1580.
Smith, J.-V., 1580.
——William, 9495.
Smith, William, 9495.
Spinney, Mme, 2476.
Symonds, Thomas, 9495.
Trefry, Norman-L., 964.
Webster, C.-A., Dr, 964.
Wetmere, George, capitaine, 963.
Yarmouth, N.-E.—Bureaux de poste, 9493.

INCIDENTS.

Demande de documents, 7854.
Facteurs ruraux, 11740.
Webster, C.-A., Dr, 11107.

QUESTIONS.

Barringtotn.—Inspections des pêcheries à, 1184.
Bunker's-Island.—Hôpital, 4191.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Cousins, Arthur, 8900.
Du Vernet, Dr, 8700.
Lane, C.-S., 1596.
Long-Beach.—Parc à homards, 6461.
Petrel, vapeur, 1533.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shelburne.—Indiens du comté, 1593.
Transcontinental, ateliers du, 10234.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Yarmouth.—Bureau de poste, 2802, 3130.
——Douanes, 1398.
——Dragage du port, 3130, 4015.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe) *Rouville.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6281.
Agriculture, encouragement de l', 8326.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132.
Classement du personnel des Communes, 12309.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1540.
Convention commerciale avec les Antilles, 913.
Cour suprême, 8287.
Discours sur l'adresse, 490.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Forces navales de l'empire, 3140.
Grenier, Alonzo, inventeur de serrures, 7138.
Grève sur le C. P. R., 2008.
Hôtel de la Monnaie, 8905.
Immigrantes, protection des, 12525.
Intercolonial, lignes subsidiaires de l', 1833, 8796.
Limite d'âge, 12317.
Loi des Banques, 10669.
Loi uniforme de naturalisation, 2456.
Marine marchande du Canada, 934.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7870.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Montréal.—Commission du port, 1571.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10042 et suiv.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Obligations du G.-T.-P., 1611.
Pollution des eaux navigables, 8875.
Postes, ministère des, 11681 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3404.
Québec.—Commissaires du port, 8273.
Radiotélégraphie, 2485.
Rentes viagères de l'Etat, 9873 et suiv.
Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, 3498.
Saint-Pierre.—Terrains, 991.
Scott, Robert-F., 3562.
Service des phares et des côtes, 6404 et suiv.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9273, 9280.
Traité anglo-japonais, 7163, 7186, 7265.—Amendement Pugsley, 7413.
Traitement des juges, 6482, 6488.
Transports des facteurs sur chemins de fer électriques, 11793.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8836.
Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 3958, 4108.
Association protectrice des médecins canadiens, 4000.
Canadian Explosives, Limited, 2960.
Colis postaux, 12167, 12184.
Cour d'échiquier, 3459.
Cour suprême, 8814.
Forces navales de l'empire, 4481, 4578, 4637, 5096, 5109, 5802, 5810, 9557, 9581, 9830.
Galerie nationale du Canada, 9264.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4555.
Loi des Banques, 10406 et suiv.
Loi des Juges, 12275.
Loi des Postes, 12253.
New-Westminster.—Commission du port, 2610.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Présidence du comité, 6195 et suiv.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9150.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2778.
Service télégraphique impérial, 11993.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11288.
Affaires extérieures, département des, 3463.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Appointements à l'Agriculture, 6932.
Archives publiques, 11873.
Arts, agric. et stat., exposition, 10673.
Batiscan, rivière.—Jetée, débarcadère, 11825.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission anglo-américaine, 11325.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, 7089.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8938.
Edifices publics fédéraux, 11510.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Exercices militaires annuels, 11352, 11362, 11381.
Fermes expérimentales, 10550 et suiv.
Haut commissaire à Londres 3462, 6554.
Industrie et Commerce, 6931.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Intercolonial, chemin de fer, 7011.
Législation.—Chambre des communes, 6935.
———Impressions, etc., 6933.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11025.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Milice et Défense.—Allocations, 11329.
———Appointements, 6928.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
———Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Outillages de sauvetage, 11054.
Pensions aux pilotes, 11120.
Postes, ministère des, 11681.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6678.
Saint-Charles.—Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière, 11465.
Sainte-Thérèse.—Bureau de poste, 11519.
Service maritime et fluvial.—Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12394.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11263.
Terminus du Transcontinental à Québec, 7015.
Traitements et dépenses de l'agence de Paris, 11874.
Transcontinental national, 11418, 11563.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.
Travaux de dragage, 6599.

DOCUMENTS.

Achats de Boîtes pour poste rurale, 7437.
———Fusils Ross, 6944.
Avocats *re* question du mariage, 966.
Banque Internationale du Canada, 1584.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Contrat *re* vente automatique de timbres, 10124.
Contrats, transport du courrier, 964.
Corry et Laverdure, 966.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Fermeture du bureau de poste de Moulin Bazinet, Joliette, 6943.
Fonctionnaires destitués dans le comté de Gaspé, 8988.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Grosse-Ile.—Médecin auxiliaire à, 685.
———Nomination d'un médecin de santé additionnel, 2476.
Joubert, Hélène, 2475.
Keewatin.—Régime scolaire, 964.
Lauzon.—Cale sèche, 11392.
Long Sault Development Company, 2479
Meunier, Charles, 964.
———Réclamation, 2475.
Murphy, Jas, 965.
Papineau, surintendant, 952.
Paquin, Ernest, 957.
Perrin, D., 1581.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1584.
———Inspection de chemin de fer, 2479.
Robertson, Robert, 1581.
Saint-Cahrles.—Plans des travaux de la rivière, 9152.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952.
Achat d'un wagon privé, 6500.
Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Archives, successeur de M. Roy aux, 11873.
Article "Junius", 4112.
Banque Internationale du Canada, 2260.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bourke, colonel, 11696.
Caron, J.-B.-T., 11185, 11200.
Cadenas des sacs à dépêches, 7119.
Colis postaux, 11684.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Daoust, Charles-R.—Traducteur des Communes, 12317.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, 11726.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Explications sur un fait personnel, 6358.
Fabre, Hector, Dame Vve, 11874.
Forsyth, M., 8985.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711 et suiv.
James-Carruthers, paquebot, 11128.
Joubert, Hélène, 11694.
Junius, 4112.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Laforce, J.-E., 11843.
Machines à vendre les timbres, 11709.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger, Québec, 1038.
Meunier, Charles, 7090.
Peterborough.—Ecluse d'ascension, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Poste aux colis, 11655.
Québec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1440, 1192, 1398, 2246, 6468.
Question de privilège, 6245.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Saint-Jacques, Montréal.—Station postale, 11513.
Scott, famille du capitaine, 10125.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Service de poste rurale, 11688.
Service de télégraphie sans fil, 11686.
Service postal transatlantique, 10713.
Société Royale du Canada, 11405.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine-Baldwin, 11840.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Traité avec le Japon, 6620.
Usage illégal de la poste, 379.
Yacoloff, sursis accordé à 1885.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4414.
Boîtes de la poste rurale, 8266.
Chemin de fer Québec-Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Détournement du trafic du grain, 2571.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Mort du capitaine Scott et de ses compagnons, 3562.
Parc Lafontaine, 7417.
Poste aux colis, 7770.
Service des colis postaux, 11527.

MOTIONS.

Association protective des médecins canadiens.—Proposition adoptée, 4011.
Banque Internationale, 11524.
Forces navales de l'empire.—Amendement, 10251; rejeté, 10259.

QUESTIONS.

Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon gallois, 811.
Achat de fusils Ross, 6700.
Achats de pendules, 8702.
Affranchissement des journaux, 611.
Aide à l'agriculture, 7683.
Banque Internationale, 11523.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8035.
Boules, transport du courrier des, 10708.
Bourk, lt-colonel, 1789.
Carabines Ross, 8357.
Carrier, Gervais, 714.
Chantiers de l'Etat, 971.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Cléroux, Amédée, 7605.
Clôture de fil de fer, 595.
Colis postaux, 595, 3669.
Commission des services publics, 813.
Contrecœur.—Destitutions, 4018.
Cornwall et Summerston, courrier entre, 1395.
Défense de l'empire et le ministre de la Milice, 601.
Défense de l'empire et le ministre des Postes, 602.
Démission de M. Monk, 601.
Deschamps, Raoul, 712.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11524, 11902.
Droits sur rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duncaster.—Réserve, 4564.
Dunn, Albert, 7435.
Eboulements.—Service postal, 8117.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.
Favoritisme politique, 2003.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Gendron, Ernest, 4014.
Grande-Rivière.—Quai, 2233.
Hanes, R.-H., 1399.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7687.
Immigration par nationalités, 619.
Intercolonial, commissaires de l', 9869.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Internationale, enquête *re* banque, 11524.
Kennedy, Isaac, 1599.
Lancup, Sylvain, 4019.
Loi des différends industriels, 3286.
Louiseville.—Emplacement à, 11512.
Malbaie.—Courrier, 10712.
———Emplacement d'un bureau de poste, 6462.
Montréal.—Bureaux de l'Etat à, 2227.
———Commissaires du port de, 1582.
———Fonctionnaires dimmigration à, 629.
———Parc Lafontaine, 7245.
———Ponts de, 2436.
———Salle dexercices militaires au parc Lafontaine, 2686.
Ottawa.—District fédéral, 2237.
Panneton, C.-R., 951.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Police Gazette, 8364.
Politique navale du gouvernement, 607.
Pontbriand.—Quai, 594.
Projet d'expédition dans le nord, 3667.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Arsenal, 8893.
———Avocats du ministère de la Justice, 7684.
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 814, 1779.
———Cale de construction, 4571.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2226.
———Merger, 1535.
———Railway Light Heat & Power Coy., 1779.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
———Inspection du chemin de fer de, 1397.
Règlements de l'immigration, 3124.
———relatifs aux pêcheries, 8358.
Richelieu-Ontario.—Subvention postale, 595.
Ross Mills.—Bureau de poste, 1532.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601, 8357.
Saint-Charles, Qué.—Barrage de la rivière, 710, 8702.
———Ecluses de la rivière, 8886.
Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Jean-de-Matha.—Bureau de poste à "Moulin Bazinet", 3225.
Saint-Laurent.—Barrage du, 816, 1597.
Saint-Paul.—Quai de la baie, 11390.
Saint-Simon et Tadousac.—Transport du courrier entre, 10710.
Saint-Urbain et la baie Saint-Paul.—Service postal entre, 6461.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé.—Transport du courrier, 11901.
Sainte-Lucie et Lanthier.—Service de courrier, 4564.
Service de la poste rurale, 8038.
Sheets, M., 1399.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Terminus du Transcontinental à Québec, 595, 8035.
Traitement des juges, 2061.
Transcontinental.—Construction, 3276.
Transport des dépêches entre Saint-Tite des Caps et la baie Saint-Paul, 3527.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Wagon pour le ministère de la Milice, 602, 3276.
Wickham-ouest.—Bureau de poste, 7836.

L'ESPERANCE (David-Ovide) *Montmagny.*

DÉBATS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 1336.

Discussion des articles:

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2771, 3500.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2341.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2e lect., 1336; adoptée, 1338; 3e lect., 3409.
———Dépôt et 1ère lect., 485.

PROJETS DE LOI.

Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, motion Middlebro, 1156; 2e lect., 1338; discussion en comité, 2672, 2771, 3034; amendement Barker, 3088; rapport, 3103; réservé pour 3e lect., 3104; 3e lect., 3409; amendement McLean, 3418; reprise de la discussion, 3469; 3e lect., et adoption, 3508.

LEWIS (Edward-Norman) *Huron-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

Huron-Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Toronto Northwestern, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.

LOGGIE (William-Stewart) *Northumberland.*

DÉBATS.

Budget général, 10951 et suiv.
Convention commerciale avec les Antilles, 915.
Forces navales de l'empire, 4026.
Intercolonial.—Lignes tributaires, 1859.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2148.
Forces navales de l'empire, 5007, 5729.

LOGGIE (William-Stewart)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Etablissements de pisciculture, 11131.
Hôpitaux de marine, 11124.
Intercolonial.—Diversion entre Nelson et Derby-Jonction, 11159.
———Installations à Fredericton, 11170.

DOCUMENTS.

Falconer, James, 6943.
Smith, M.-B.-W., 6943.

INCIDENTS.

Ligne de portage entre Nelson et la Jonction Derby, 7106.

QUESTIONS.

Brennan, Vincent, 1183.

MACDONALD (Edward-Mortimer) *Pictou.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6327.
Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657, 661.
Ajournement du comité général, 6095.
Amélioration des grandes routes, 8442, 9087; amendements du Sénat, 12361.
Baldwin, Eugene-O., 8248.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12514.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 736.
Canadian Northern.—Subventions, 12050, 12103.
Convention commerciale avec les Antilles, 2091.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Falconer, David, 652.
Forces navales de l'empire, 2833.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6868.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3179.
Grève sur le C.P.R., 2027 et suiv.
Intercolonial:
———Lignes tributaires, 1965.
———Tarif de transp. des marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Interprétation du règlement de clôture, 9858.
Landry, André, 6801.
Loi des Juges, 11965.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8649.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Présidence du comité, 6197.
Question de procédure, 6145.
Règlement de la Chambre, 6361, 6517, 6540, 6546.
Révocations à Descouse et à Arichat, 941.
Service postal transatlantique, 7422.
Traité anglo-japonais, 7337.
Traitement des juges, 6488, 8287.

Discussion des articles:

Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8413.
Canadian Explosives, Limited, 2645, 2651, 2967

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian Northern, subventions au, 12191.
Colis postaux, 12179.
Convention commerciale avec les Antilles, 2103, 2112, 2124, 2143, 2194.
Forces navales de l'empire, 4421, 4475, 4490, 4601, 4609, 4632, 4951, 5333, 5407, 5691, 5887, 6095, 7485, 9450, 9464, 9626, 9837.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 9123.
New-Westminster.—Commission du port, 2611.
Témiscamingue et Nord d'Ontario.—Subvention, 12219.
Discussion des subsides:
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Arts, agriculture et statistique.—Exposition, 10677.
Chemin de fer I. P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11241.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417.
Commission pour paiement de l'intérêt sur la dette publique, 6694.
Hansport et Walton.—Quais, 11800.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Intercolonial, 6973.
Inverness.—Réparations au port, 11802.
Lesmore.—Abri des bateaux, 11799.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
Moncton-Edmonton—Réseau, 7026.
Postes.—Service extérieur, 11758.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
Transcontinental:
———Coût de la construction, 7042.
———Enquête, 7018.

DOCUMENTS.

Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657.
Arbuckle, James, 2477.
Bateau transbordeur de l'Ile du Prince-Edouard, 1029.
Brûlé—Quai de, 682.
Colchester, N.-E.—Destitutions, 4573.
Collision entre le *City of Sydney* et le *Douglas H.-Thomas*, 2327.
Contrat pour transport des malles entre Backshore et Pictou, 2474.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Crowe, colonel, 11136.
Earl Grey.—Echouement du steamer, 1884.
———Grève sur le steamer, 1884.
Falconer, David, 652.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénienne, 2430.
Hoare, Thomas, dommages réclamés pour mort du fils de, 6944.
Humphreys, Ed.-C., 2470.
Iceton, William, 1580.
Ile-Caribou, 682.
Intercolonial:
———Percepteurs de billets, 2058.
———Tarif du transport de marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Jenkins, lieut.-col., 2471.
Kentville, N.-E.—Salle d'armes, 3135.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lyons, capitaine, 2728.
Macdonald, John, 4754.
McKenzie, général, 11136.
Moore, F., lieut.-col., 2059.
Morrison, John-C., 2476.
Northumberland.—Drague, 8703.
Pictou.—Employés de la marine destitués, 1884.
———Lignes postales rurales dans le comté, 125.
Ross, Neil, 893.
Service postal rural entre Marigonish et Arisaig, N.-E., 2477.
———Saltspring et West River Station, N.-E., en 1912, 2477.
Skinner's Cove, 682.
Smith, Angus, 653.
Soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, 4754.
Stellarton, N.-E.—Terrain acquis pour édifice public, 2327.
Transfert de l'hôpital de marine à la ville de Pictou, 2471.
Transport de la malle entre Noël et Walton, N.-E., 7159.
Transport des dépêches entre Tatamagouche et Brûlé-Shore, 6945.
Transport des malles entre Scotsburn Station et West-Branch, 2477, 7159.
Warburton, lieut.-col., 2471.
Westville, N.-E.—Poursuites pour infraction à la loi des pêcheries, 2477.

INCIDENTS.

Adoption des crédits, 6095.
Caron, J.-B.-T., 11191.
Conférence Impériale pour la défense navale, 9716.
Forces navales de l'empire, 4930.
Macdonald, John, 11672.
MacKenzie.—Retraite du général, 10714.
Naturalisation britannique, 9616.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.
Représentation parlementaire, 7149.
Smith, Angus, 653.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Commission des eaux internationales, 4500.
Niobé.—Licenciement des marins, 8461.
Nomination d'un solliciteur général, 2731.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Tarif douanier, 6636.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Uniformité de lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Canadian Northern, projet de loi pour subventions.—Amendements, 12189, 12194-6-7.
Canadian Northern, projet de résolution pour subveentions.—Amendement, 12137-8.
Falconer, David, 652.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Réclamations contre chemins de fer de l'Etat.—Dépôt de projet de loi, 2164-66.
Smith, Angus, 653.

PROJETS DE LOI.

Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.—Dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 3e lect., et adoption, 12253.

QUESTIONS.

Achats du ministère des Postes, 9482.
Baillie, John-M., 614.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bayview.—Homarderie, 823.
Cadenas de sacs du courrier, 7427, 7838, 8356, 8593.
Camp d'Aldershot.—Glace, 2801.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Courrier entre Millsville et Dalhousie-Mountain, 7839.
Courrier entre Pictou et West-River, 7839, 8885.
Crowe, résignation du colonel, 11135.
Différends industriels, 1035.
Enseignement professionnel, 979.
Gazette du Travail.—Correspondants, 822.
Gordon, John-A., 7606.
Halifax.—Arsenal, 1593.
Humphreys, E.-C., 1536.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2137.
Intercolonial:
———Classification des employés, 8596.
———Employés dateliers, 5321.
———New-Glasgow, 952.
———Stellarton, 5320.
———Trenton, 952.
Kingston.—Destitutions au collège royal militaire, 644.
Macdonald, John, 2688.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, DeWolfe, 1187.
McLeod, Malcolm-G., 613.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ontario Equipment Company, 9479.
Patterson, Charles, 1599.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7604.
———Marchandises transportées à, 1181.
———Service de la poste, 4192.
———Steamers de l'Etat, 8592.
———Transport des dépêches, 8592.
———Travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Population du Canada, 978.
Poste de solliciteur général, 629.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Service postal entre Backshore et Pictou, 611.
———Meadowville et Murrayfield, 4302.
———Pictou et Seafoam, 4192.
———Scotsburn et River-John, 4192.
———Tatamagouche et Brûlé-Shoree, 6460.
Soumissions pour Bateau-phare, 4568.
———Chalands à trémie, 4568, 5320.
Stellarton.—Edifice public, 979, 1186.
Tarif douanier, 2062.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.

MACDONELL (Angus-Claude) *Toronto-Sud.*

DÉBATS.

Gold Medal Furniture Mfg Co., 3179.
Grève des photograveurs, 7964.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1339.

MACDONELL (Angus-Claude)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Alberta.—Cie d'irrigation et de chemin de fer d', 3113.
Bishopric, George-F., brevet, 2769.
Ebro.—Cie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Meek, Frank-William, 11900.
New Orleans and Grand Isle Co., 3119.
Ordre indépendant des Forestiers, 7555.

Discussion des subsides:
Toronto.—Edifice militaire, 11820.

DOCUMENTS.

Rainy River Nav. Co., 10712.
Réserve de la Glissoire, 3557.

MOTIONS.

Newman, Frederic-Jacob, et autres.—Brevets—Adoptée, 8832.

PROJETS DE LOI.

Bishopric, George-Frederick.—Brevet, 1ère lect., 288; disc., 2644; 3e lect. et adoption, 2769.
Brazilian Traction, Light & Power Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc., 3107; 3e lect., 3173.
Empire Life Insurance Company of Canada, 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Gold Medal Furniture Mfg Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 3177, 3e lect. et adoption, 3183.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Newman, F.-J., et al.—Brevet, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amend. par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect. 950; disc., 3119; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
Ordre indépendant des Forestiers, 1ère lect., 937; réservé, 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 7560.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Toronto Terminals, 2e lect., 10407.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.

MACLEAN (Alexander-K.) *Halifax.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11911.
Budget général, 9936, 10715, 10886.
Convention commerciale avec les Antilles, 909, 2065, 8999, 9003.
Encouragement de l'Agriculture, 8333.
Forces navales de l'empire, 3883, 3906.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6887.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 1299, 1907.
Miller, R.-C., 3765, 3801.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7903.
Obligations du G.-T.-P., 1612 et suiv.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823.
Canadian Explosives, Limited, 2969.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Convention commerciale avec les Antilles, 2100, 2128.
Cour suprême, 8815.
Forces navales de l'empire, 4473, 4617, 4985, 5953, 6026.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4558.
Loi des Banques, 10384.
Poinçonnage des objets en or et en argent. 8921.

Discussion des subsides:

Amherst.—Bureau de poste, 11501.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Coal-Harbour. Quai, 11797.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8943.
Feltzen-sud.—Brise-lames à l'Anse Spindler, 11799.
Fermes expérimentales, 10554 et suiv.
Halifax.—Stations de quarantaine à, 11503.
Intercolonial, 7001.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480 et suiv.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.

DOCUMENTS.

Amereault, James, 1580, 4577.
Appels des décisions de la commission des Chemins de fer, 901.
Arrangements tarifaires entre le Canada et l'Australie, 898.
Banque Internationale, 901.
Bent, Lemuel, 997.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boutilier, Mathew, 899.
Carignan, L.-P., 900.
Changements au tarif douanier du Canada, 899.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 898.
Contrats pour le transport du courrier, 898.
Digby.—Achat de terrain pour quai public, 6943.
Droits de douane sur le bois de sciage, 835.
Droits de douane sur le ciment, 834.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucet, Edward, 4577.
Effectif des principales marines, 3023.
Exportation du saumon *sock-eyed*, 900.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gorman, Jeffrey, 899.
Hall, Thomas-H., 2476.
Hazelton, C.-A.—Emplacement de la gare du G.-T.-P., 899.
Importations de mélasses, etc., des Antilles, 899.
Intercolonial.—Grève d'employés, 900.
———Pièces de fonte, etc., 899.
Johnson, S.-A., 899.
Kanock, B.-C., 8037.
Krant Point.—Quai, 966.
LeBlanc, M., 4577.
Miller, C.-E., 1031.
Mexico.—Bureau du commissaire, 898.
Mundle, J.-A., 1581.
Niobé.—Réparations, 6943.
Petite-Rivière, N.-E.—Brise-lames, 1030, 8902.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Réduction du chien de mer, 10436.
Rivière-aux-Ours.—Travaux.
Service de steamer entre le Canada et les Antilles, 3558.
Service du transport de la malle entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's Cove, N.-E., 8904.
South-West Cove, N.-E.—Obstacles à la navigation à, 899.
Spry-Bay.—Homarderie, 900.
Stralton, A.-H., 899.
Subventionnement de steamers à Saint-Jean, N.-B., 898.
———entre le Canada et les Antilles, 899.
Suspension de l'application des articles dits *Dumping Clauses*, 6943.
Tableaux des forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, 3014-3022.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Ware, John, 901.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6706.
Contrats résiliés, 11768.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6862.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602.
Question de privilège, 7855.
Question d'ordre, 4983.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047.
Terminus d'Halifax, 7147.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303.

INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 11128.
Crédits supplémentaires, 8991.
Farmers' Bank, rapport de l'enquête sur la, 6938.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.

MOTIONS.

Question préalable.—Amendement, 7917.

QUESTIONS.

Amélioration des grandes routes, 815.
Amherst.—Inspecteur de pavage, 1587.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Approvisionnements de la force permanente, 2800.
Bedford.—Service postal, 2229.
Bridgewater.—Salle d'exercices de, 1187.
Canadien du Nord d'Ontario, compagnie du chemin de fer, 7159.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Fort St-Lawrence.—Inspecteeur du dragage, 1587.
Gratifications aux volontaires *re* les Fenians, 818
Halifax.—Directeur vétérinaire général, 9110.
Hobson's Nose.—Phare, 1187.
Importation de ciment, 610.
Intercolonial.—Terminus d'Halifax, 613.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat. 610.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lyons, capitaine V., 2693.
Mack, S.-E., 819.
McLeod, John-S.P., 8398.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
Parrsboro.—Edifice public, 1187.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Recrutement des marins, 10121.
Service du courrier à Salmon-River, N.-E., 4194.
———entre Halifax et Prospect, 2687.
———entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal de Milford-sud et de Lake Munroe, 2229.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.
Transcontinental.—Compte du capital, 9488.
———Construction du, 10232.
Transport des dépêches entre Middleton et Port-George, N.-E., 6949.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier de, 4194.

MACLEAN (William-Findlay) *York-Sud.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11930.
Commercial Acetylene Co., 10341.
Discours sur l'adresse, 430.
Forces navales de l'empire, 2588.
Gogarty, Fanny-Maria, 6940.
Hôtel de la Monnaie, 8908.
Loi des Banques, 1920, 1922.
Loi des Chemins de fer, 9968.
Loi des Epizooties, 9888.
Obligations du G.-T.-P., 1610.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9272, 9283.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9337.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12174.
Commercial Acetylene Company, 11331.
Forces navales de l'empire, 5818.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12206.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3034, 3073, 3096, 3409, 3415.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12241.

INCIDENTS.

Colis postaux, 11697.

INTERPELLATIONS.

Taux océaniques, 2571.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation. —Amendement, 3418; rejeté, 3507.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274, 11286.

PROJETS DE LOI.

Commercial Acetylene Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.

MACLEAN (William-Findlay)—*Suite.*

QUESTIONS.

Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 612.
Pacifique-Canadien.—Emission d'actions communes, 616.

SCRUTIN.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, amendement, 3507; rejeté, 74 à 36.

MacNUTT (Thomas) *Saltcoats.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 165.
Loi des Epizooties, 9894.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7940.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4795,5460.

DOCUMENTS.

Bow, William, 2730.
Lane, J., 1581.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Saltcoats.—Révocations, 964.
Sullivan, J.-J.—Election Macdonald, Man., affidavit, 173.

INCIDENTS.

Election Macdonald, question de privilège, 2062.
Explications concernant un fait personnel, 2035.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7153.

PROJETS DE LOI.

Creighton, Edward Mackay, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

MARCIL (Hon. Charles) *Bonaventure.*

DÉBATS.

Budget général, 10871.
Forces navales de l'empire, 2783, 2803.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 1133.
———Lignes tributaires, 1821.
Loi des Banques, 10669.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7981.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5040, 5546, 5991.

Discussion des subsides:

Anse-aux-Gascons, Qué.—Brise-lames, 11811.
Allocations pour la milice, 11329, 11341.
Arts, agriculture et statistiques.—Exposition, 10681.
Intercolonial.—Matériel roulant, 11223.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11032.
Postes.—Traitements, etc., 11589.
Service postal d'hiver, 11050 et suiv.
Travaux publics.—Appointements, 11399,

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Administration des chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 8902.
Amyot, P.-E., 683.
Baie des Chaleurs.—Subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bonaventure.—Annulation de contrats de la malle, 684.
———Bureaux de poste, 2327, 7607.
———Changements dans les emplois de maîtres de poste, 5325.
———Commissaires-enquêteurs, 7607.
———Contremaître général et autres employés, 682.
———Destitutions d'employés de la Marine et des Pêcheries, 7850, 11136.
———Destitutions de maîtres de poste, 11136.
———Dragage à la rivière, 4575.
———Dragage à Sainte-Anne de Restigouche et Cross Point, 4575.
———Enumérateurs du rencensement, 684.
———Fonctionnaires du ministère de la Marine, 683.
———Maîtres de poste révoqués, 684.
———Nouveaux bureaux de poste dans comté, depuis octobre 1911, 682.
———Personnel de Marine et Pêcheries, 2327.
———Transport du courrier, 683.
———Travaux publics depuis octobre 1911, 682.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourque, Alexis, 8365.
Bugeaud, Fabien, 683.
Bujold, Louis, 8365.
Caissey, John, 8366.
Caldwell, A.-B., 683.
Canada, steamer, 683.
Caplan à Paspébiac, chemin de fer Atlantique de, 2327.
Dea, Edmond, 684.
Fallu, Lazare, 8366.
Intercolonial et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
Labillois, Alexis, 8366.
Landry, Jos.-Ed., 8597.
LeBlanc, Napoléon, 7850.
Marcotte, Mme Z., 8366.
Matapédia.—Incident du drapeau, 8597.
Micmacs.—Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des, 4019.
Mowat, M.-M., 7607.
New-Carlisle.—Station agronomique, 8902.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pont sur la rivière Restigouche, 8902.
Quebec & Oriental Railway, etc., 682, 684, 7607.
Scoles, C.-R., réclamation de, 684.
Taché, C.-E., 683.
Tarifs de fret de certains chemins de fer, 684.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Facteurs ruraux, 11738.
LeGallais, J.-A., 11607.
Marcotte, Mme, 11747.
New-Carlisle.—Edifice public, 11508.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Traduction des relevés, 11393.

QUESTIONS.

Achats d'horloges, 9483.
Alain, Jean, 11907.
Alain.—Transport du courrier, 11901.
Avignon.—Bureau de poste, 5322, 7843.
———Receveur de la poste, 6948.
Baie des Chaleurs.—Chemins de fer, 2228.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonavénture.—Bouées dans la rivière, 11525.
———Chèques à recenseurs, 2481.
———Distribution des faveurs ministérielles, 3525.
———Nominations d'inspecteurs des poids et mesures, 6948.
———Recenseurs, 2435.
———Service du transport des dépêches, 8893.
———Station des signaux, 10711.
———Surveillant des travaux, 7843.
Bourdages, P.-B., 7848.
Bourque, Alexis, 7849.
Bujold, Louis, 7848.
Caldwell, Arthur-B., 8360.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3527, 4563, 7426.
Cap-Noir-Est.—Bureau de poste, 4567.
Carleton.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
———Mur de soutènement, 11391.
———Service du courrier, 7846, 8361.
Chapados, Simon, 10330.
Chemin de fer Atlantic, Quebec and Western, 4015.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Cullen, Francis, 11392.
Dea, Edmond, 7435.
Escuminac.—Bureau de poste, 4566.
Inspection des poids et mesures dans le district de Québec, 8360.
Labillois, Alexandre, 7848.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Leblanc, Maurice, 7843.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Métapédia.—Incident du drapeau, 7600.
Miguasha.—Service de distribution de la malle, 7840.
Mowatt, M., 7433.
New-Carlisle.—Edifice public, 7841.
———Ferme expérimentale, 7605.
———Station d'expérience, 2231.
Pabos.—Brise-lames, 981, 1181.
Paspébiac.—Quai, 10830.
Port-Daniel-Centre.—Bureau de poste, 4567.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Restigouche Boom Company, 7846.
Rivière Nouvelle, 10830.
Robitaille.—Bureau de poste, 5322.
———Revenu de la poste, 9486.
Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Service de vapeurs sur Dalhousie, 7841.
Thibodeau, Louis, 11908.

MARCILE (Joseph-Edmond) *Bagot.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3289.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4679, 9672.

DOCUMENTS.

Faneuf, J.-E., 964.
Morin, D., 964.
Nadeau, L., 964.

QUESTIONS.

Acton-Vale.—Edifice public, 911.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Saint-Edouard.—Station de l'Intercolonial, 952.
Scibouet.—Travaux publics, 1175.
Transport du courrier entre Acton-Vale et Saint-Théodore, 822.
———entre Danby et Sainte-Christine, 820.

MARSHALL (David) *Elgin-Est.*

PROJETS DE LOI.

Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

MARTIN (Médéric) *Montréal, Sainte-Marie.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5558.

INCIDENTS.

Budget en français, 6362, 6609, 6653.
Cadenas de sacs à dépêches, 7427, 7837, 8116.
Salle d'exercices de Victoria, C.-A., 4193.

MARTIN (William-Melville) *Regina.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6232.
Budget général, 10907.
Colis postaux, établissement d'un service de, 1553.
Donaldson, affaire, 8174.
Forces navales de l'empire, 2913.
Loi des Banques, 2374.
Loi des Grains, 9377, 9386.
Primes aux volontaires, 9172.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5437, 5882.
Discussion des subsides:
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6688.

DOCUMENTS.

Baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière Winnipeg, 8366.

MARTIN (William-Melville)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Demie Est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest, 3e méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Loi pour empêcher l'emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
Révocations à Regina, 965.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Terres de la Saskatchewan et de l'Alberta offertes pour préemption, 3559.
Travaux exécutés dans l'agence des terres de Regina, 2480.
Ventes des terres des écoles de la Saskatchewan, 3275.

INCIDENTS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8599.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6632.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9228.
Traitement des juges, 6484.

INTERPELLATIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8462.

MOTIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, motion rejetée, 8609.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Facteurs de la poste, 2484.
Jones, J.-P., 9868.
Inspecteurs de homesteads, 626.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Service des dépêches à Regina par le G.-T.-P., 2004.
Sipes, A.-C., 2005.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4190.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales à Prince-Albert, 2797.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.

McCOIG, (Archibald-Blake) *Kent-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6845.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4888.

DOCUMENTS.

McInnis, J., 1581.

INCIDENTS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6844.

QUESTIONS.

Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801, 3133.

McCRANEY (Geo.-E.) *Saskatoon.*

DÉBATS.

Donaldson, affaire, 8237.
Loi des Grains, 8433.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8044.
Primes aux volontaires, 9169.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8833.
Canadian Northern, 4517.
Forces navales de l'empire, 4728, 5418, 9667.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Loi des Grains, 8926, 9383, 9390.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8828.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.

DOCUMENTS.

Manley, H.-B., 2471.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Ullyot, G.-M., 2471.
Ventes de terres des écoles dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3136.

INCIDENTS.

Ullyot, G.-M., 6950.

PROJETS DE LOI.

Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 8116.
Hazell, F., 7434.
Manley, H., 6463.
Prince-Albert.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Saskatoon.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Ullyott, G.-M., 6464.

McCREA (Francis-N.) *Sherbrooke.*

DÉBATS.

McLeod, Duncan, 7110.
Uniformité des tarifs de transport, 11279.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4774.

DOCUMENTS.

McLeod, Duncan, 2471.

INCIDENTS.

McLeod, Duncas, 7105.

QUESTIONS.

McLeod, Duncan, 651.
Vols de dépêches, 7835.

McCURDY (Fleming-Blanchard) *Shelburne Queens.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11921, 11927.
Canadian Northern, subventions au, 12064.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1850.
Loi des Banques, 10615 et suiv., 10957 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.

McKAY (James) *Prince-Albert.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 291.
Donaldson, affaire, 8216.

McKAY (James)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Banques, 10382.
Loi des Grains, 9379.
Taux de transport de l'Ouest, 9250.

Discussion des articles:

North West Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.

INTERPELLATIONS.

Manitoba North Western, 12026.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.

McKENZIE, (Daniel-D.) *Cap-Breton-Nord.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6346 et suiv.
Amendements à la loi de navigation, 807.
Antigonish, élection d', 10520.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 735.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8251.
Discours sur l'adresse, 181.
Forces navales de l'empire, 2885, 10289.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6882.
Grève des photograveurs, 7977.
Intercolonial.—Extension du réseau, 2038.
———Lignes d'embranchement, 9129.
———Lignes tributaires, 1843.
Landry, André, 6813.
Loi des Juges, 11967.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Macdonald, Alexander, 1017.
Marine marchande du Canada, 934.
McNeil, Lauchlin, 870.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7771.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10027 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3378, 3443.
Règlement de la Chambre, 6538.
Rentes viagères de l'5tat, 9884.
Service des phares et des côtes, 6417.
Traité anglo-japonais, 7242, 7382.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Avancement de l'instruction agricole, 8756.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8380, 8394.
Code criminel, modification du, 11942.
Convention commerciale avec les Antilles, 2189.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6836.
Forces navales de l'empire, 4652, 4660, 5528, 5977.
Loi des Grains, 8932.
Loi des Postes, 12265.
New-Westminster.—Commissaires du port, 3104.
Radiotélégraphie, 8936.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2775.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12248.
Vancouver.—Commissaires du port, 9155.

Discussion des subsides:
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Appointements à l'agriculture, 6931.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Boisdale.—Quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Etudes et inspections des chemins de fer, 11642.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11886.
Intercolonial, chemin de fer, 6982.
———Déviation aux mines de Sydney, 11232.
———Matériel roulant, 11226.
Inverness.—Réparations au port, 11801.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Marine et Pêcheries.—Admin. centrale, 11019.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pilotage, etc., 11119.
Postes.—Service extérieur, 11734.
Sauvages en général.—Maison de l'instituteur à Nyanza, Victoria, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11808.

DOCUMENTS.

Arsenault, John, 896.
Astephen, Abraham, 898.
Bain, Roderick, 2729.
Barry, M., 1584.
Burchill, George, 896.
Cann, Henry, 897.
Day, Joseph, 1578.
Dugas, Richard, 897.
Dunlop, Daniel, 896, 1580, 2729.
———Mary, 897.
Forbes, A.-R., 896.
Fraser, John, 1578.
Gannon, A.-T., 897.
Gillies, Duncan, 1577.
Grantmyre, James, 897.
Hackett, Wm., 897.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Johnston, Donald, 11909.
King, N.-E.—Destitutions dans le comté, 4754.
Lawlor, Wilson, 896.
Livingstone, M.-G., 895.
Maloney, James, 1580.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Marsh, William, 897.
Matheson, Alex., 2728.
McAulay, Donald, 1580.
McDonald, Archibald, 8903.
———John, 896.
———P.-J., 896.
———Rodrick, 1579.
McDougall, D.-J., 896.
McEachern, Hugh-D., 896.
McKay, A.-G., 6945.
———Mme O.-J., 2729.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
———Murdock, 897.
McLean, Dr J.-W., 898.
———Thomas-Chalmer, 1580.
McLeod, Rod., 6942.
McNeil, J.-A., 895.
———John-C., 2475.
———Neil, 158.
Morrison, D.-J., 6942.
———John-G., 1577.
Musgrave, Robert, 1578.
New-Campbellton.—Personnel des douanes, 8987.
North-Sydney.—Travaux et réparations de l'édifice public, 7160.
Nyanza.—Terres des sauvages, 3670.
Rindress, Horace, 1578.
Shean, Joseph, 897.
Sydney-Mines.—Personnel des douanes, 8987.
Voie ferrée entre Estmere et Baddock, 725.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2308.
Canal Saint-Pierre, 11621.
Contrats résiliés, 11782.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Election de Cap-Breton-Nord, 8400.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Explication sur un fait personnel, 1192.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
North-Sydney.—Edifice public, 11507.
O'Brien, Michael, 11089.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement à l'article 2, modification, 4661.

QUESTIONS.

Astephen, Abraham, 3531.
Boulardarie-Centre.—Bureau de poste, 2688.
Canal Saint-Pierre, 1396.
Cape Breton, la drague, 1588.
Heckey, Richard, 3531.
Intercolonial.—Section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
McLean, J.-W., M.D., 3531.
Navires marchands étrangers.—Vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton.—Douanier, 2689.
North-Sydney.—Edifice public, 3664.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.

McLEAN (Angus-A.) *Queens.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12366 et suiv.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 757.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8753.
Forces navales de l'empire, 9835.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8804.

Discussion des subsides:

Chemin de fer I.P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11244.
Destitution de Mme Weare, à Coal-Creek, 3274.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.

McLEAN (Hugh-Havelock) *Sunbury-Queens.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2954, 2974.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11357, 11377

DOCUMENTS.

Destitutions de fonctionnaires dans le district de Sunbury-Queens, 682.

McMILLAN (John-Angus), *Glengarry.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5572.

DOCUMENTS.

Broderick, M., 1582.
Cumming, Neil, 1578.
Henderson, Adam, 1579.
Saver, W.-H., 1578.
Scott, W.-A., 1578.
Williams, J.-D.-R., M.-D., 1578.

MEIGHEN (Arthur) *Portage-la-Prairie.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6334.
Banques et commerce de banque, 11923.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3468, 3762, 3810.
Discours sur l'adresse, 247.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 10378 et suiv.
Loi des Chemins de fer, (gardes-bestiaux), 969.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7738, 8491, 8559, 9848.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9999.
Motion d'ajournement Béland, 8076.
Question de procédure, 6161 et suiv.
Règlement de la Chambre, 6515.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7376, 7412.

Discussion des articles:

Canada Western Trust and Mortgage Co., 2669.

MEIGHEN (Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canadian Explosives, Limited, 2645.
Forces navales de l'empires, 4634, 9628.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3089.

DOCUMENTS.

Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303-4, 9307-12.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5160.

MOTIONS.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lect.; adoptée, 11132.
Création d'un système de crédit agricole, 3226; adoptée, 3274.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9300, 9311; non adoptée, 9356.

PROJETS DE LOI.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co., 1ère lect., 10829; 3e lect., 11722.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lecture; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage, 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 7418; 2e et 3e lect., 8303.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Loi des Chemins de fer (gardes-bestiaux)—dépôt et 1ère lecture, 969.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 7399; 2e délibération et adoption, 11062.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Sociétés coopératives de crédits.—Dépôt et 1ère lect., 9299.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Création d'un système de crédit agricole, dépôt, 3226; adoption, 3274.

MICHAUD (Pius) *Victoria, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2950.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6878.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8011.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.

Discussion des articles:

Cie de ponts Van Buren, 11718.
Forces navales de l'empire, 9772.

Discussion des subsides:

Transcontinental National, 11561.

DOCUMENTS.

Cameron, Thomas, 902, 2326.
Cussuck, Patrick, 2326.
Martin, Cyprien, 3560.
Nadeau, Epiphane, 7436

MICHAUD (Pius)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cameron, Thos., 646.
Inman, Charles-R., 1185.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Roy, Fred-A., 11526.

MIDDLEBRO (William-Sora) *Grey-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6858.
Forces navales de l'empire, 1482, 10253.
Loi des Grains, 9382.
Miller, R.-C., 3762, 3781.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10033.
Question de procédure, 6149.
Service des phares et des côtes, 6403.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4625.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3065.

INCIDENTS.

Comparution de R.-C. Miller devant la Chambre, 3464, 3560, 3762, 3768, 3769.

MOTIONS.

Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464; adoptée, 3468, 3561, 3776.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.

RAPPORTS.

Deuxième rapport du comité des Comptes publics, dépôt, 1995.

MOLLOY (John-Patrick), *Provencher.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5186, 5910.

PROJETS DE LOI.

Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8829.

QUESTIONS.

Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.

MONDOU (A.-A.), *Yamaska.*

DÉBATS.

Amendement à l'adresse, 581.
Forces navales de l'empire, 3347.

SCRUTIN.

Amendement à l'adresse, 590.

MORPHY (H.-B.) *Perth-Nord.*

DÉBATS.

Fermes expérimentales, 10555.
Forces navales de l'empire, 1729, 1740.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6880.
Immigrantes, protection des, 12526.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Pollution des eaux navigables, 8882.

MORPHY (H.-B.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Règlement de la Chambre, 6543.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8757.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.

INCIDENTS.

Poirier, Pascal, 8969.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de Guelph à Goderich, 3e lect., 2203.

MORRISON (Alexander) *Macdonald.*

Présentation, 4.

PROJETS DE LOI.

Hearns, Jess-W., pour faire droit à, 1ère l., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

MUNSON (Charles-Arthur) *Northumberland-Ouest.*

DÉBATS.

Budget général, 10851.
Discours sur l'adresse, 4773.
Droit sur les machines à fossoyer, 6847.

PROJETS DE LOI.

Beaver Fire Insurance Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect., 9409.

MURPHY (Hon. Charles) *Russell.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6109, 6236.
Discours sur l'adresse, 556.
Forces navales de l'empire, 4199.
Hôtel de la Monnaie, 8912.
Loi des Banques, 1307.
Modification de règle 17 de la Chambre, 6522, 8078.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6724.
Question de procédure, 6175.
Rentes viagères de l'Etat, 9874.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3964, 4108.
Colis postaux, 12181.
Forces navales de l'empire, 4935, 5661.

Discussion des subsides:

Commission de Conservation, 6668.
——Service Civil, 6673.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Ottawa, nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11492.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12387.
Travaux publics.—Appointements, 11398.

DOCUMENTS.

Canal Rideau.—Baux accordés pour remises à embarcations, 8597.
Code, W.-J.—Témoignages entendus et rapports faits, 7436.

MURPHY (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Dow, Robert, 685.
Easton, H.-B., 1584.
Enquêtes dans le service ciivl, 685.
Intercolonial.—Nombre de barils de clous achetés, 6464.
Maher, John, 685.
Marion, Alex., 685.
McArthur, Duncan, 685.
McCartin, James, 685.
Murphy, James, 685.
North-Bay à Sturgeon-Falls, grande route, 4020.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Russell, maîtres de poste, 685.
Slack, W.-F., 3558.
Thivierge, Emery, 685.
Van Camp, Byron, 1581.

INCIDENTS.

Imprimerie nationale, 11411.
Ottawa et Daniskin, service du courrier, 11746.

INTERPELLATIONS.

Miller, R.-C., cas de, 5323.

PROJETS DE LOI.

Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.

QUESTIONS.

Autorisation des compagnies, 616.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Canadian Northern, 12147.
Canal Rideau, 6452.
Commission du Service public, 1788.
Conway, M.-T., 7436.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gutelius, N., 615.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Loi des Compagnies, 615.
Lynch, Stanton, 615.
Monk.—Secrétaire particulier de M., 603, 980.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Ottawa.—Achats de terrains par le gouvernement à, 2801.
Parry-Sound.—Inspecteur des poids et mesures, 4193.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Rapport de la commission d'enquête sur la marine, 4568.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Rockliffe.—Champ de tir de, 604.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Slack, W.-F., 3134.
Tye, W.-F., 615, 1393.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno) *Terrebonne.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Loi des Falsifications, 11986.

Discussion des subsides:

Bureau de poste de Sainte-Thérèse, 11519.
Revenu de l'Intérieur.—Administration, 12462.
———Employés de l'accise, 11848.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno)—*Suite.*

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11855 .
Delorey, Moses, 11855.
Denrées, service de l'insp. des, 12465 et suiv.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.
Frénette, M., salaire de, 11865.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
———Québec, 11866.
Laforce, J.-E., 11843.
Macdonald, John, 11673.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Martin, Elie, 11864.
Thompkins, Patrick, 11864.
Van Antwerp, M., 11866.

PROJETS DE LOI.

Falsifications, 1ère lect., 10573, 11987.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect., et adopt., 11986.

QUESTIONS.

Agents douaniers du comté de L'Islet, 2230.
Antigonish.—Inspecteur des denr es alimentaires.
Caldwell, Arthur.-B., 8360.
Déland, A.-N., 647.
Dugal, Alphonse, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Employés du Revenu de l'Intérieur.—Destitués dans Rimouski, 2239.
Gilbert, Arthur, 632.
Humpheys, E.-C., 1536.
Inspecteurs des poids et mesures, Bonaventure, 6948.
———Parry-Sound, 4193.
———Québec, district de, 8360.
Inspecteurs du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Laforce, J.-E., 3223.
Macdonald, John, jr, Saint-Jean, N.-B., 2688.
Poirier, J.-N., 648.
Saint-Roch-des-Aulnaies.—Fonctionnaires de l'accise, 827.

RAPPORTS.

Revenu de l'Intérieur, dépôt, 5.

NEELY (David-Bradley) *Humboldt.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6225.
Amélioration des grandes routes, 8426.
Discours sur l'adresse, 410.
Donaldson, affaire, 8203.
Loi des Inspecttions et de la vente, 9961.
Transports dans l'Ouest, 6238 et suiv., 9191.
Uniformité des tarifs de transport, 11282.

Discussion des articles:

Chemin de fer Nord-Canadien, 4524.
Forces navales de l'empire, 5492.
Loi des Inspections et de la vente, 12277, 12284.

NEELY (David-Bradley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11595.

DOCUMENTS.

Proctor, Edward, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., 2326.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4787.
Lloydminster.—Maître de poste, 11777.
Lyster, N.-S., 11777.
Wakaw.—Bureau de poste, 11772.

INTERPELLATIONS.

Wakaw.—Receveur de la poste, 11615.

QUESTIONS.

Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Inspecteurs des homesteads.—Humboldt, 819. ——Smythe, 641.
Remaniement de la carte électorale, 625.
Selkirk, élection de, 981.
Settee, garde-forestier, 643.
Vente des terres fédérales, 624.
Wynyard.—Terres fédérales, 4017.

NESBITT (Edward-Walter) *Oxford-Nord.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215.
Ajournement du comité, 6110.
Amélioration des grandes routes, 9095.
Banques, 1305, 2350.
Banques et commerce de banque, 11924.
Budget général, 10802.
Convention commerciale avec les Antilles, 927.
Création d'un système de crédit agricole, 3253.
Droit sur les machines à fossoyer, 6856.
Embranchements du Canadian Northern.—Message du Sénat, 11722.
Encouragement de l'agriculture, 8303.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1556.
Forces navales de l'empire, 1509.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8793.
Loi des Chemins de fer, 9971.
Loi des Epizooties, 9830.
Loi des Juges, 12148.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7794.
Question de procédure, 6178.
Règlement de la Chambre, 6531.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3490.
Traitement des juges, 6484.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.
Association protectrice des médecins canadiens, 3980.
Avancement de l'instruction agricole, 8748, 8766.

NESBITT (Edward-Walter)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Brevet d'A.-D. Richard, 3956.
Canada Permanent Trust Co., 2685.
Canadian Explosives, Limited, 2651.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4512.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2772.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Forces navales de l'empire, 5212, 5726, 9731.

Discussion des subsides:

Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11118.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Douanes.—Appointements, 7689.
Ottawa.—Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11480.
Rivière Montréal, 11827.
Transcontinental National, 11462.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Scott, Os., 1581.

INCIDENTS.

Algoma Steel Co., 7065.
Facteurs ruraux, 11745.
Forces navales de l'empire, 51149.
Ventilation des palais administratifs, 11406.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur lac Winnipeg, 11128.

PROJETS DE LOI.

Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Envoi de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Importation du ciment, 622.

NICKLE (William-Folger) *Kingston.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12347.
Banques et ocmmerce de banque, 11917.
Banques, loi des, 10582 et suiv.
Création d'un système de crédit agricole, 3256.
Discours sur l'adresse, 14.
Loi modifiant la loi des pénitenciers, 11664.
Présidence du comité, 6196.
Règlement de la Chambre, 6575.
Subventions au Nord-Canadien, 12110.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3984.

Discussion des subsides:

Pénitenciers.—Saint-Vincent de Paul, 11300.

INCIDENTS.

Question de privilège, 510.

NICKLE (William-Folger)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 3986.

NORTHRUP (William-Barton) *Hastings-Est.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3593.
Primes à la fabrication du plomb, 10457 et suiv.

MOTIONS.

A l'effet que le ministre de la Marine soit entendu au lieu du député de Québec-Est, 7631; adoptée, 7632.

PROJETS DE LOI.

Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Nathanson, L.-Nathan, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

OLIVER (Hon. Frank) *Edmonton.*

DÉBATS.

Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2216.
Ajournement du comité, 6124.
Améliorations des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12352.
Banques et ocmmerce de banque, 11925.
Budget général, 11901.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4509.
Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8608.
Compagnie du chemin de fer Calgary-Fernie, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 2064, 2089, 2098, 2170, 9030.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 50.
Encouragement de l'agriculture, 8315.
Forces navales de l'empire, 1366, 4259.
Kitsilano, réserve, 8706.
Loi des Banques, 2399, 2414, 10377, 10576.
———Epizooties, 9891.
———Grains, 9395.
———Juges, 11971.
———Pénitenciers, 11661.
McNeil, Lauchlin, 861.
Miller, R.-C., 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7859, 8064.
Motion d'ajournement Béland, 8064.
Pollution des eaux navigables, 8881.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12212.
Primes à la fabrication du plomb, 10452.
Primes aux volontaires, 9160.
Question de procédure, 6164.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 903.
Service télégraphique impérial, 9292.
Subventions au Nord-Canadien, 12116.
Taux de transport dans l'ouest, 9194.
Traité anglo-japonais, 7233, 7347, 7350, 7411.
Transport des facteurs en tramways, 11795.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11275.
Union, Cie d'assurance sur la vie, 8608.

Discussion des articles:

Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3898.
Association des comptables du Canada, 3902, 4106.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8752, 8764.
Burrard-Inlet.—Pont, 12030.
Canada Hail Association, 3897.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2966.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Colis postaux, 12183.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Encouragement à l'agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4656, 5553, 6007, 9624, 9827.
Galerie nationale du Canada, 9258.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
———prêt, 12204.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Traction Company, 9226.
Loi des Grains, 8925.
Loi des Inspections et de la Vente, 12283.
Newman, F.-J., brevets de, 3901.
New-Westminster.—Commission du port, 2609.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2652.
Northwest Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.
Nouvelle-Orléans et Grand-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force, 3119.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Police fédérale, 8807.
Port Nelson ,Cie de, 7398.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Prudential Life Insurance Co., Canada, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988.
Richard, A.-D., brevets de, 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2771, 3061, 3098.
Vancouver.—Commissaires du port, 9164.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Winnipeg.—Approvisionnement d'eau, 11061.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:

Allocations pour la Milice, 11328, 11336.
Archives publiques, 11873.
Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10676.
Commission anglo-américaine, 11324.
Corps de cadets, 11385.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8939.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
———Pont sur la Saskatchewan, 11837.
Exercices militaires annuels, 11363, 11372.
Fermes expérimentales, 10566.
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration chinoise, 11893.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11887.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11844.
Ligne télégraphique Saskatchewan-Alberta, 11839.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11823.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Ministère des Mines.—Divers, 11895.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11592.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Pénitencier du Manitoba, 11317.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
———Colombie-Anglaise, 11317.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Rivière Athabaska.—Améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11471.
Rivière Rouge.—Ecluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 3462.
Sauvages.—Réserve de Kitsilano, C.-A., 11897.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
Vancouver.—Quai, 11500.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.

DOCUMENTS.

Association forestière du Canada, 9870.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Edmonton.—Destitutions, 687.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Grand-Tronc-Pacifique.—Condition des travailleurs sur le, 3274.
Macdonald, Man.—Election, télégrammes, 57.
Mackenzie.—Election de Macdonald, affidavit, 74.
Moran, Edward-P., 1581.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Octroi de scrip de métis à Albert Saint-Denis, 4020.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O. de 30-25-72, 6618.
Prince, R.-J.-A.—Election de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Albert, Sask.—Choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert.—Concession de terre, 9112.
Quart N.-E. de 14-75-15-5, 8904.
Quart N.-O. de 8-49-26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49-26-4, 4020.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des Métis, 4020.
Réserve indienne de Kitsilano, 9112.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Sifton, W.-B.—Election de Macdonald, affidavit, 69.
Walsh, George, 1582.

INCIDENTS.

Certificats de terre aux soldats du Sud-Africain, 1317.
Demande de documents, 3362.
Demandes relatives à des rapports, 9499.
Dépôt d'un document, 9364.
Edmonton.—Travaux de protection, 11832.
Explication sur un fait personnel, 2006.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11880.
Kitsilano.—Réserve indienne, 8990.
Réponses inexactes, 710.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11602.
Ullvet, G.-M., 6952.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.

INTERPELLATIONS.

Concession d'un terrain à Arthur Donaldson, 8031, 8119, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Demande de rapports, 12150.
Inspection de homestead à Prince-Albert, 8598.
Nord-Canadien, 11792.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Question de règlement, 9176.
Réserve indienne de Kitsilano, 8706, 8884, 11137.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, amendement rejeté, 9066.
Amendement à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12133; déclarée irrégulière, 12135.
Amendement au bill du prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12205; rejeté, 12209.
Blâmant M. l'Orateur suppléant, 10007.
Censure de l'hon. Robert Rogers, *re* Arthur Donaldson, 8119.
Concession de terre à Prince-Albert.—Réservée, 9112.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031.
Rogers, Hon. Robert, blâmé *re* Arthur Donaldson, 8031.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Traité anglo-japonais, amendement à la 3e lect., 7350; rejeté, 7390.

PROJETS DE LOI.

Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect, 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Arpentage d'un township de l'Ouest, 9488.
Burriss, R.-A., 827.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Douglas, Howard, 4019, 7434.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Macdonald, Gordon, 828.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Messageries, tarif des, 9612.
Osborne, Frank-A., 1037.
Réserve forestière, 4018.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4016.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vernon, C.-A.—Inspecteur des agences des sauvages, 4562.

OSLER (Sir Edmund-Boyd) *Toronto-Ouest.*

DÉBATS.

Banques, 1943 et suiv.
Immigrantes.—Protection des, 12525.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8670.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6687.
Impression des billets fédéraux, 6692.

PROJETS DE LOI.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc. 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et ad., 2686.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc. des art., 9356; 3e lect. et ad., 9356.

PACAUD (Lucien-Turcotte) *Mégantic.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 253.
Forces navales de l'empire, 4169.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5148, 5903.

DOCUMENTS.

Place, L., 1582.
Talbot, Arthur, 2480.
Webster, Joseph-H., 2326.

PACAUD (Lucien-Turcotte)—*Suite.*

QUESTIONS.

Roberge, Mlle M.-D., 2239.

PAPINEAU (Louis-J.) *Beauharnois.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5054, 5744.

DOCUMENTS.

Lebœuf, Aurèle, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Mackay, John, 2326.
Thisdale, Lucien-O., 901.

PAQUET (Eugène) *L'Islet.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4251.

DOCUMENTS.

Causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, Témiscouata, 3136.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., 11184.
Caron, J.-B.-T., 11184.
Explication sur un fait personnel, 8991.
Société Royale du Canada, 11406.

QUESTIONS.

Asselin, rapport de M., 2002.
Destitutions dans l'Islet, 3134.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3128.

PARDEE (Frederick-Forsyth) *Lambton-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6859.
Forces navales de l'empire, 3184.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6883.
Loi des Banques, 2536.
Radiotélégraphie, 797.
Traitement des juges, 6483.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2142, 2151.
Cour suprême, 8817.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6834.
Forces navales de l'empire, 5282.
Loi des Banques, 10413.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Législation.—Impressions, etc., 6933.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11495.

PARDEE (Frederick-Forsyth)—*Suite.*

DOCUMENTS.

McKelvey, James, 2480.

PROJETS DE LOI.

Meek, Frank-William, 1ère lect., 11131; 2e lect., 11336; disc. en comité, 11900, 12078; 3e lect. et adoption, 12081.
Monds, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6397; 3e lect., 6936.
Ontario-Michigan, Compagnie du chemin de fer, 1ère lect., 484; 3e lect., 2203.
Ottawa Terminals Railway Co., 2e lect., 780.

QUESTIONS.

Retards dans le dépôt des documents, 3286.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe) *Québec-Comté.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6315 et suiv.
Ajournement du comité général, 6110.
Alameda.—Directeur de la poste, 678.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12510 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7140.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1558.
Demande de documents, 4419.
Discours sur l'adresse, 514.
Duchemin, M., 680.
Forces navales de l'empire, 1110, 1120.
Lanigan, Ernest, 961.
McNeil, Lauchlin, 857.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10063.
Québec.—Commissaires du port, 8275.
Question de procédure, 6152.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Royal National Sanitarium Association, 983.
Service télégraphique impérial, 9267.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12151.
Forces navales de l'empire, 4713.
Loi des Postes, 12253.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3098, 3501.
Service télégraphique sans fil, 11997.

Discussion des subsides:

Administration du ministère des Postes, 11707.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Archives publiques, 11873.
Bureau de poste.—Service extérieur, 12448.
Fraser, Alex., 12449.
Gauvreau, N., 6494.
Irish, F., 12449.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
Ministère des Postes, 11681.
———Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Paris.—Traitements et dépenses de l'agence, 11874.
Québec.—Bassin de radoub, 7045.
Service des postes.—Dépenses casuelles, 6493.
Service postal.—Extérieur, 6496.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Convention pour le service postal transatlantique, 7425.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
———Smith *re* cadenas, 7124.
———Verret, *re* cadenas, 7126.
Tableaux comparatifs des prix des compagnies de messageries, 12161, 12166.
Transcontinental National, 11571.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6955.
Affaire Coderre, 5810.
Banque Internationale du Canada, 2298.
Boîtes de livraison rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453.
Bourke, colonel, 11747.
Budget en français, 6607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11752.
Demande de documents par M. Law, 7855.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711.
Granby.—Receveur de la poste, 11603.
Laberge, Madame, réclamation de, 813.
Lyster, N.-S., 11779.
Machines à vendre les timbres, 11708.
Machines à vendre timbres-poste, opinion du ministère de la Justice, 11715.
Mailloux, Madame, 11677.
Poste rurale, 10356.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2254.
Réclamations des facteurs, 11604.
Saint-Amand et Frelighsbury, courrier entre, 11766.
Service de télégraphie sans fil, 11736.
Service postal transatlantique, 7418, 10713.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11599.
Successeur de M. Roy aux Archives, 11873.
Traducteurs.—Limite d'âge fixée après examens pour candidats au poste de, 11868.
Traducteurs, nouveaux, 11868.
Vaudreuil.—Maîtres de poste, 2006.

INTERPELLATIONS.

Aylmer, Qué.—Directeur de la poste, 8038.
Colis postaux, 3468.
Demande de documents, 4418.
Demandes de rapports, 7153.
Dépôt de document, 6619.
Gunn, Georges, 5315.
Paquet, William-J., 5315.
Shantz, David, 6956.

MOTIONS.

Amendement à la loi des bureaux de poste. Adoptée, 11910.

PROJETS DE LOI.

Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect. et discussion en comité, 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Loi des Postes, modification, 2e lect. et discussion, 12253; 3e lect. et adoption, 12269.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pensions viagères, 3e lect., 1056.
Rentes viagères de l'Etat, dépôt, 9497; 1ère lect., 9988; disc. des articles, 10126.
Service télégraphique impérial, dépôt, 9267; 1ère lect., 9299; 2e lect. et disc., 11993; rapport, 12003; 3e lect. et adoption, 12007.
Télégraphes océaniques, amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12517.
Traitement des employés des postes. Dépôt et 1ère lect., 12143.
Transport des facteurs sur les tramways. Dépôt et 1ère lect., 3862; retrait du bill, 11792, 11795.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Amendement à la loi des bureaux de poste, dépôt, 11910
Colis postaux, dépôt, 10124; adoption, 10357.
Rentes viagères de l'Etat, 9871; 2e lect., 9888; adoption, 9888.
Service télégraphique impérial, rapport et 1ère lect., 9299.
Service télégraphique interimpérial, dépôt, 10229.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.

QUESTIONS.

Guysborough et Heatherton. Courrier, 1395.
Halifax et Prospect.—Courrier, 2687.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hazell, F., 7435.
Hébert, Joseph, 2238.
Hendsbee, Robert, 713.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Itinéraire de la poste rurale, 619, 620.
Jacob, Ernest, 646.
Kildare.—Receveur des postes, 1534.
Kingsboro.—Maître de poste, 6460.
Labillois, Alexandre, 7848.
Lachlan, Levi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
La Patrie, de Montréal, 8357.
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Calixte, 829.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Lewis, Gertie, 715.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
L'Islet.—Bureaux de poste du comté de, 1785-9.
———Destitutions dans, 3134.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
Longtinville.—Maître de poste, 603.
Lorne-Valley.—Port des lettres, 9869.
Malbaie.—Courrier, 10712.
Marcotte, Mme Z., 7848.
———Omer, 829.
McAllister, Charles, 11908.
McCutcheon, M., 714.
Meadowville et Murrayfield, N.-E.—Service postal, 4302.
Medicine-Hat.—Bureau de poste à, 823, 2483.
Metcalfe, maître de poste, 603.
Middleton et Port-George, N.-E.—Transport des dépêches, 6949.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite*

QUESTIONS—*Suite.*

Milford-Sud et Lac Munroe.—Service postal de, 2229.
Millsville et Dalhousie-Mountain.—Courrier Mountain, 7839.
Milward, John, 644.
Montcalm.—Directeur de la poste, 7842.
Montréal.—Bureau de poste, 2227.
———Service de distribution de la malle, 7840.
———Stations postales de, 9868.
Moosejaw.—Enquête au sujet des bureaux de poste de, 7843.
Morin, J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Neuville.—Service postal, 630.
New-Chester.—Directeur du bureau de poste, 3281.
New-Harbour, N.-E.—Directeur de la poste, 8037.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357, 9479, 9869.
Ottawa.—Bureaux loués par le ministère des Postes, 8597.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Parc Lafontaine, Montréal, salle d'exercices militaires au, 2686.
Perron, Joseph, 645.
Pettit, W.-V., 8118.
Picton, Ont.—Directeur de la poste, 8118.
Picton-Seafoam, N.-E.—Service du courrier, 4193.
———Service de la poste, 4192.
———Transport des dépêches, 8592.
———West River.—Courrier, 7839, 885.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Plante, Philibert, 646.
Police Gazette, 8364.
Port-Daniel-Centre.—Burea ude poste, 4567.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Poste aux colis, 7771.
Potvin, Pierre, 829.
Quenn, Edouard, 9486.
Rawding, Elias.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Redmond, D.-A., 1400.
Regina.—Service des dépêches par le G.-T.-P., 2004.
Renfrew-sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Richelieu et Ontario.—Subvention postale à la compagnie, 595.
Rioux et Sirois, 9486.
Roberge, Ed., 3530.
———Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, Qué.—Bureau de poste, 5322.
———Receveur de la poste, 9486.
Rockdale Tower.—Service postal, 2231.
Ross-Mills.—Bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
———Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Hippolyte, 3531.
Russell.—Receveur des postes du comté, 603.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Saint-Armand.—Service du courrier, 4015.
Saint-Basile.—Service postal, 630 .
Saint-Eloi.—Courrier, 1038.
Saint-Fabien.—Receveur de la poste, 4017.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Jean de Matha.—Bureau de poste à "Moulin Basinet", 3225.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Portage, service postal de, 3524.
Saint-Pierre de Sorel.—Maître de poste, 3524.
Saint-Simon et Tadousac, transport du courrier entre, 10710.
Saint-Tite-des-Caps et la baie Saint-Paul, transport des dépêches entre, 3527.
Sainte-Anne-des-Monts, comté de Gaspé, transport du courrier de, 11902.
Sainte-Emélie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Justine.—Transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie et Lanthier, service du courrier entre, 4565.
Sainte-Marthe.—Receveur de la poste, 826.
Salmon-River, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec.—Directeur de la poste, 2230.
Scotsburn et River-John, service de la poste entre, 4192.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service de transport des dépêches pour I. P.-E., 8117.
Service du courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, N.-E., 3223.
Service du courrier à l'Ile Verte, 4570.
Service du courrier entre Guysboro, Larry's River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
Service du courrier entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal entre Saint-Urbain et la baie Saint-Paul, 6461.
Sheets, M. Farran's Point, 1399.
Sherbrooke et Sunny-Brae, transport de la malle entre, 11907.
Sintaluta.—Receveur de la poste, 10709.
South Onslow et Quyon, service du courrier entre, 6461.
South-Manchester, N.-E.—Bureau de poste, 4017.
Standen, J.-R., 11908.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.
Tatamagouche et Brule-Shore, service du courrier à, 6460.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 8127.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de fer malléable, 8356.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Triganne, Melle Rosa, 64.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier entre, 9486.
Vallées des Erables.—Bureau de poste, 1185.
Verrault, Joseph, 7847.
Viel, Jos, 4572.
Vols de dépêches, 7836.
White, James, 3669.
Wickham-Ouest.—Bureau de poste, 7836.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Wright.—Bureaux de poste du comté, 596.
———Distribution de cadenas dans le comté, 8117.
Yarmouth-Nord.—Bureau de poste, 2802.

PERLEY (Hon. George-Halsey) *Argenteuil.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12309.
Convention commerciale avec les Antilles, 8997 et suiv.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9347.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3961, 4107.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 9677.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Loi des Grains, 8925, 9373.
Newman, F.-J., brevet de, 4455.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920.

Discussion des subsides:

Législation.—Chambre des communes, 6934.
———Impressions, etc., 6933.
Industrie et Commerce.—Subsides, 6930.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 12007.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6939.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 3e lect., 8992; adoptée, 9066.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des Grains du Canada, adoptée, 9398.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des Grains, 8924; motion retirée, 8933.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution.—Adoptée, 8597.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect. et 2e lect., 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Fabrication, marque et vente des objets d'or et d'argent, 3e lect., 8992.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920.
Loi des Grains.—Dépôt et 1ère lect., 9398; 2e lect., 10148; disc. des art., 10148 et suiv., 3e lect., 10202 et adoption, 10202.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Inspection et pesage des céréales, dépôt, 8597.
Loi des Grains, 1ère lect., 9178; 2e lect. et adoption, 9398.

QUESTIONS.

Baie-Fortune.—Brise-glace.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3528, 7428.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Dalhousie.—Service de vapeurs, 7841.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7426.
Jones, J.-P., 9868.
Little-Sands.—Brise-glace, 6459.
Murray-Bay.—Emplacement du bureau de poste, 6462.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Rivière Saint-Charles, écluse de la, 6458.

PERLEY (Hon. George-Halsey)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sheet-Harbour.—Quai, 6454.

POWER (William) *Québec-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Juges, 11978.
Québec, commissaires du port de, 8278.

PROULX (Edmond) *Prescott.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2720.
Classement du personnel des Communes, 12318 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3938.
Limite d'âge pour traducteurs, 12316.
Loi des Juges, 11960, 12149.
Loi des Pénitenciers, 11659.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11794.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8844.
Code criminel, modification du, 11942, 11946, 11953.
Forces navales de l'empire, 4999, 5732, 5737, 9785.
Loi des Juges, 12275.
Meek, F.-W., 11900.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12236.

Discussion des subsides:

Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11356.
Fermes expérimentales, 10555.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, 11839.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12385.
Travaux publics.—Appointements, 11398, 11402.

DOCUMENTS.

Bélanger, P., 1584.
Brown, George-L., 2326.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury-South-Indian, 2730.
Crozier, Demétrius, 2326.
Juges de cours de comté.—Augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Lacasse, Hormisdas, 898, 966.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, Winnipeg, 7436.
McLees, James, 2326.
Melville, Andrew, 1581.
Pont interprovincial entre Hawkesbury et Grenville, 682.

INCIDENTS.

Charleson, M., 11813.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Nouveaux traducteurs, 11868.

PROULX (Edmond)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Ventilation de la Chambre, 11408.

PROJETS DE LOI.

Corp. épisc. rom. de MacKenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Dussault, Georges-Albert, 3527.
Factage rural, 2237.
Gardien du quai à Wandover, 641.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Morin, J.-B., 3527.
Pont de l'Ile Perrot, 10233.
Service postal de Rockale-Tower, 2231.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Vétérans de l'invasion fénienne, 2231.

PUGSLEY (Hon. William) *Saint-Jean, N.-B.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6188.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12504.
Chemins de fer de l'Etat.—Amendements du Sénat, 12380.
Convention commerciale avec les Antilles, 907, 2084, 8997, 9015.
Discours sur l'adresse, 305.
Donaldson, motion Oliver *re* Arthur, 8031.
Emigrantes, protection des, 12520.
Forces navales de l'empire, 1695.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
———Obligations du, 1614.
Intercolonial—Lignes d'embranchement 9118.
Interprétation du règlement de clôture, 9851.
Loi des Banques, 1607.
Loi des Chemins de fer, 9974.
Loi des Epizooties, 9892.
McNeil, Lauchlin, 881.
Miller, R.-C., 3764 3771.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7640, 8066.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10002.
Motion d'ajournement, 7636.
———Béland, 8066.
———Présidence du comité, 6201.
Protection des douanes et des pêcheries, 3379.
Question de procédure, 6148, 6162.
Question préalable, application de la, 7634.
Radiotélégraphie, 798.
Règlement de la Chambre, 6522, 6559.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3484.
Saint-Laurent, niveaux de l'eau dans le, 6721.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9279, 9288.
Smith, Lyman, 7103.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9350.
Traité anglo-japonais, 7170, 7211, 7250, 7400.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Canadian Explosives, Limited, 2650, 2962.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097, 2105, 2117, 2130, 2146, 2154, 2167, 2181.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4421, 4457, 4585, 4631, 4636, 4777, 4967, 5222, 5334, 5442, 5457, 5640, 7459, 9413, 9421, 9437, 9594, 9717.
Galerie Nationale du Canada, 9252.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4109.
Loi des Banques, 10417.
Middlesex Trust Company, 9357.
North-Fraser, commissaires du port de, 2653.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Port-Nelson, Compagnie de, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Richard, brevet d'A.-D., 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2774, 2776.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8950.
Moncton à Edmonton, réseau de, 7028.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12388.
Transcontinental, coût de la construction sur le, 7036.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Construction de navires de guerre à Montréal, 4417.
Gladstone, W.-L., 1581.
Lettre d'Eugene-O. Baldwin, 8257.
Lettre de Lyman C. Smith à Wm Smith, M.P., 7097.
Lettre de M. Fowke, ex-M.P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Liste des 470 nouveaux employés des douanes, 8988.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et Saint-Jean, N.-B., 5325.

INCIDENTS.

Appel de la décision du président, 4981.
Baldwin, Eugene-O., 8246, 8261.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Demande de dossier, 8119.
Demande relative à un rapport, 9500.
Disette de wagons, 289.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Irrégulier de poser question préalable quand la Chambre discute motion concernant l'expédition des affaires, 7634.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1436.
Orateur suppléant, 6046.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Président du comité général, 1446.
Question de privilège.—Accusations d'obstruction, 6703.
Question personnelle, 5964.
Saint-Jean.—Bassin de radoub, etc., 1318.
Smith, Lyman, 7093.
Smith, William-M., explication sur un fait personnel à, 7245.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.

INTERPELLATIONS.

Améliorations du port de Saint-Jean, N.-B., 4416.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Compte rendu des débats, 5317.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912.
Demande de documents, 5315.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824.

MOTIONS.

Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller.—Rejetée, 3775.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
Miller, R. C., amendement déclaré irrégulier, 3774.
Motion d'ajournement, 7636; rejetée, 7648.
Traité anglo-japonais, 7400; amendement rejeté, 7413.

QUESTIONS.

Bassin de radoub de Connaught, 597.
Bureau de poste de Fairville, N.-B., 3130.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Demande de documents, 7248.
Dragage de la rivière Miramichi, 597, 1586.
Préférence britannique, 597.
Steamers de l'Etat, 592.
Tooleton et Hatfield-Point, N.-B., transport des lettres entre, 3525.
Transcontinental, Lévis à Moncton, 596.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.

RAINVILLE (Joseph-Hormisdas) *Chambly-Verchères.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8453.
Discours sur l'adresse, 6.
Loi des Banques, 10966.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5210.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10562.

DOCUMENTS.

Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Employés des postes destitués, 2729.

INCIDENTS.

Banque de Saint-Hyacinthe, etc., 10966.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1178.
Boîtes pour poste rurale, 7432, 8117.

SCRUTIN.

Motion Rainville à l'adresse, 591.

REID (James) *Restigouche.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.

DOCUMENTS.

Asker, E.-A., 2479.

QUESTIONS.

Achat de propriété à Prescott, 7686.
Douanier à Oyster-Pond, N.-E., 7684.
Fourniture de glace à l'Intercolonial, 2062.

REID (Hon. John-D.) *Grenville.*

DÉBATS.

Baldwin, Eugene-O., 8247.
Budget général, 10952 et suiv.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8834.
Association protectrice des médecins canadiens, 4003.
Convention commerciale avec les Antilles, 2135.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements, 7088, 8937.

DOCUMENTS.

Rapport du chef Wilson, *re* Duncan McLeod, 7108.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100, 8938, 8982, 8985.
Forsyth, M., 8986.
Girroir, W.-A., 8984.
McLeod, Duncan, 7107.
Meunier, Charles, 7092.
Remise de droits sur rails d'acier, 7055.
Smith, Lyman, 7099.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
Baillie, John, 614.
Brise-lames à Goulman's-Point, N.-E., 4567.
Cabotage canadien, 1600.
Cameron, Thos., 647.
Cargaisons maritimes, 1600.
Chapin, Harry Le Roy, 8364.
Commandant Roper, 6456.
Commerce des Antilles, 612.
Corde de manille, 10710.
Cousins, Arthur, 8900.
Crispo, Jeffery-M., 3525.
Desjardins, Auguste, 2234.
Douanier à New-Campbellton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Employés de la douane à Guysborough, 9110.
———destitués dans Rimouski, 2239.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportation de crème, 605.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630, 632.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Hattie, W.-A., 651.
Hough, John, 10711.
Importations à vil prix, 605.
———Beurre, 605.
———Ciment, 610.
———Plaques pour murs, 2235.
———Moutons dans l'Alberta, 4194, 4568.
———Portes, 2233.
Importations et exportations, 606.
———d'avoine, 606.
———de Terre-Neuve, 4301.
Interprétation du tarif.—Honoraires d'avocat, 610.
Griefs de l'Association des producteurs de laine de l'Alberta, 4195.
McLeod, Duncan, 651.
———Malcolm-G., 614.
Morrow, John, 8364.
Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.

REID (Hon. John-D.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Mouvement des ports canadiens, 1600.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
Parc à homards de Long-Beach, 6461.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Percepteur de la douane à Québec, 595.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Roper, commandant, 6456.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.
Sous-percepteur des douanes à Colborne, 8364.
Traitement des officiers de marine, 6460.

RAPPORTS.

Douanes.—Dépôt, 287.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, partie IV, pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

RHODES (Edgar-N.) *Cumberland.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Bent, Lemuel, 997.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 746, 782.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2047.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1873.
Macdonald, Alexander, 1011.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4656.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6966.
Ministère des Mines.—Divers, 11896.

DOCUMENTS.

Destitutions dans Cumberland, 6465.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 721, 725.
Landry, André, 6788.

QUESTIONS.

Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.

RICHARDS (James-W.) *Prince.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5153.

DOCUMENTS.

Employés publics destitués dans le comté de Prince, I. P.-E., 3136.

PROJETS DE LOI.

Raynor, Elizabeth-Adélaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bernard, John, 1537.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gaudet, Ag., 1537.

RICHARDS (James-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Irwing, W.-H.-P., 1537.
McGougan, J. Mackay, 1536.
McLellan, A.-L., 12519.
Phee, James, 3281.
Tignish-Run.—Gardien du phare, 3281.

ROBB (James-Alexander) *Huntingdon.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 9011.
Loi des Grains, 9391.
Macdonald, Duncan, 830.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4715, 5820.
Ordre indépendant des Forestiers, 7554.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10692.
Arts, agricult. et stat.—Expositions, 10690.
Exercices militaires annuels, 11368.
Fermes expérimentales, 10561.

DOCUMENTS.

Bannon, James-W., douanier, Sainte-Agnès de Dundee, 686.
Macdonald, Duncan, 830.

INTERPELLATIONS.

Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

QUESTIONS.

Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Exportation de crème, 605.
Hussards, le 6e, 9611.
Importations de beurre, 605.
Importations et exportations d'avoine, 606.

ROBIDOUX (Ferdinand-Joseph) *Kent.*

DÉBATS.

Service des phares et des côtes, 6414.

INCIDENTS.

Lanigan, Martin, 7853.

PROJETS DE LOI.

Buctouche RR. & Transportation Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399.
Moncton & Northumberland Straits Ry. Co., 1ère et 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

ROCHE (Hon. William-James) *Marquette.*

DÉBATS.

Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.

INCIDENTS.

Demande de documents, 3862.

INTERPELLATIONS.

Loi des terres fédérales, 2063.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre sud-africaine, 2063.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Agent des terres à Medicine-Hat, 825.
Agents de l'immigration, Québec, 1397.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Asselin, O., 602, 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Burriss, R.-A., 828.
Canal de la baie Georgienne, 1177.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1601.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Destitutions à Dawson, 2238.
Devereux, Mlle, 624.
Dickin, George, 1185.
Douglas, Howard, 4019.
Ecole de Salmon River, 1182.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Fisher, Ward, 1188.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Heckey, Richard, 3531.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Immigration par nationalité, 620.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Inspecteurs de homesteads, 627, 2796.
———Estevan, 713.
———Humboldt, 820.
———Moosejaw, 822.
———Prince-Albert, 820.
———Régina, 823.
———Saskatoon, 820.
———Smythe, 642.
———Swift-Current, 823.
———Yorkton, 1036.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Macdonald, Gordon, 828.
Mann, George-S., 652.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Québec, édifices publics dans la province de, 1184.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Recrutement des immigrants, 611.
Réserve forestière, 4018.
Réserve indienne d'Alberta, 634.
Rimouski.—Employés de l'Intérieur destitués, 2239.
Rutherford, John, 634.
Scibouet.—Travaux publics, 1186.
Settee, garde-forestier, 643.
Sévigny, Eugène, 629.
Shelbourn, les Indiens du comté de, 1593.
Sipes, A.-C., 2005.
Stellarton.—Edifice public, 1186.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———Prince-Albert, 2797.
———Wynyard, 4018.
Terres marécageuses du Manitoba, 4013.
Ventes des terres fédérales, 623, 626.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, dépôt, 288.
Intérieur, dépôt, 151.
Mines, dépôt, 288.

ROGERS (Hon. Robert) *Winnipeg.*

COMITÉS

Comité spécial, 4.

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12355.
Concession d'un terrain à Prince-Albert, 8142.
Creusement de la rivière de l'Est, 668.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 210.
Election d'Antigonish, 10517.
Forces navales de l'empire, demande de fixer date pour clore débat, 7477.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3181.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4011.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1881.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7915.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6730.
Primes aux volontaires, 9166.
Réserve indienne de Kitsilano, 8724, 11150.
Taux de transport dans l'Ouest, 9202.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7410.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11060.
Commercial Acetylene Company, 11335.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11335.
Forces navales de l'empire, 4616, 4620, 6006.
Galerie Nationale du Canada, 9252, 9259.

Discussion des subsides:

Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
———Chenal des îles Pique-Nique, 11827.
———Quai de Fraserville, 11846.
———Rivière-du-Loup, 11826.
Amherst.—Bureau de poste, 11501.
———Edifice public, 12467.
Anse-aux-Gascons.—Brise-lames, 11811.
Archives publiques, 11873.
Ashcroft.—Edifice public, 11825.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11796.
Bassano.—Edifice public, 11822.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Boisdale.—Quai, 11796.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Commission de conservation, 6663.
Commission des eaux profondes, 11841.
Coal-Harbour.—Quai, 11797.
Coût de la construction sur le Transcontinental, 7042.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, divers, etc., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Edifices publics fédéraux, 11511.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Feltzen-Sud.—Brise-lames à l'anse Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Nouvel édifice public, 11505.
Gabarus.—Havre, 11800.
Hansport et Walton, quais, 11800.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Immigration chinoise, 11894.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.
———Réparations au port, 11801.
Kelly's Cove, 11803.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Le Pas.—Quai, 11830.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort McMurray, 11845.
———Saskatchewan-Alberta, 11839.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11804.
Medicine Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
North-Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Edifices publics, 12471.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pont interprovincial à Hawkesbury, 11839.
Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
Port de Toronto, améliorations, 11467.
Port Edmonton, sur la Saskatchewan, 11837.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Pubnico-Ouest.—Quai, 11805.
Richard, A.-D., brevet de, 3956.
Rivière Athabaska, améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11477.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825.
Rivière Montréal, 11827.
Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Saint-Laurent, fleuve, chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétariat d'Etat.—Traitements, 11878.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Toronto.—Edifice militaire, 11819.
Tracadie.—Brise-lames, 11811.
Travaux de dragage, incidents, 6602.
Travaux publics.—Appointements, 11396, 11402.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, 11833.
Vancouver.—Quai, 11500.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Winnipeg.—Bureaux de poste, 11820.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Affidavit *re* élection de Macdonald:
———Chaboyer, Augustin, 219.
———Jarvis, Herbert, 219.
———Stedman, Thomas, 217.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Champoux Frères, 12469.
Distribution des livres bleus, 11867.
Explication sur un fait personnel, 3368.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.
Imprimerie Nationale, 11411.
Laforce, J.-E., 11844.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Medicine-Hat, Gleichen et Faber.—Douanes, 11877.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11862.
Nouveaux palais administratifs, 11410.
Parler français dans la Chambre, 11860.
Saint-Jacques, Montréal—Station postale, 11517.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12471.
Société Royale du Canada, 11406.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Thorold.—Edifice public, 11815.
Ullyot, G.-M., 6951.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 11406, 11408.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8991.
Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Chemin de fer de Québec au Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Concession de terre à Prince-Albert, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Parc Lafontaine, 7417.
Parc Major, 8705.
Question de règlement, 9177.
Soumissions rel. à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.

MOTIONS.

Etude du discours du Trône, 3.
Galerie Nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Motion d'ordre, 3.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, adoptée, 5819.
Séances du samedi, adoptée, 11393.

PROJETS DE LOI.

Prestation des serments d'office, dépôt et 1ère lect., 4.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adopt., 10232.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898.—Amendements du Sénat, adopt., 10987.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et ad., 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Bassin de radoub à Port-Arthur, dépôt, 9871; 2e lect. et aodpt., 10119.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Galerie Nationale du Canada, dépôt, 8990; disc. en comité et rapport, 9252, 9266.

QUESTIONS.

Achat du charbon gallois, 812.
———Terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
———Terrain au port de Vancouver, 5325.
Achats d'horloges, 9483.
———Meubles d'occasion, 9484.
———Pendules, 8702.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Barrage de la rivière Saint-Charles, 8702.
Bassin de radoub à Esquimalt, 8886.
———Québec, 814, 7600.
Bayfield, H.-A., 3126.
Berges de la rivière Saint-Charles, 711.
Brise-lames dans la rivière Achigan, 818, 3663.
———L'Ardoise et Black-Point, 7602.
———New-Harbour, 10123.
———Pabos, 981.
———Souris, 5322.
———Trois-Pistoles, 11521.
———Victoria, C.-A., 8701.
Bureau de poste Arthabaska, 608.
———Fairville, N.-B., 3130.
———Maisonneuve, 624.
———Rigaud, 826, 11132.
———Saint-Lin, 817.
———Victoria, C.-A., 11523.
Buskard, George-F., 604.
Cale de construction de Québec, 4571.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598.
Cape Breton, drague, 1589.
Champoux Frères, 8363.
Collin, Joseph, 12146.
Construction de quais, 9111.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destinés au comté d'Antigonish, 2438, 2691, 3666.
D'Israéli, Qué.—Promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dragage.—Ile du Prince-Edouard, 8899.
———Lower-Montague, 10131.
———Rivière Miramichi, 598.
———Rivière Saint-Charles, 6617.
———Title-Passage, 7688.
Dragueur *Industry*, 622.
———*Restigouche*, 6947.
Dunn, Albert, 7435.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Ecluses de la rivière Saint-Charles, 4571, 8887.
Edifice public.—Acton-Vale, 9111.
———Bassano, 824.
———D'Israéli, 6945.
———Kentville, 3127.
———Montcalm, Qué., 11391.
———New-Carlisle, 7841.
———North-Sydney, 3664.
———Prince-Rupert, 2693.
———Saint-Lin, 3663.
———Stellarton, 979.
Emploi du Dr Giroux, 12146.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2239.
Fort St. Lawrence.—Inspecteur du dragage, 1587.
Fraserville.—Port, 1038.
Gages payés aux journaliers, 978
Glace artificielle, 2692.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Grand'Mère.—Edifice public, 1037.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7681.
Hudson, Qué.—Chemin du quai, 976.
Ingénieurs des travaux publics dans I.P.-E., 8898.
Kennedy, Isaac, 1599.
L'Achigan, travaux sur la rivière de, 9612.
L'Assomption.—Quai, 9612.
———Travaux publics, 9612.
Lazaret de Tracadie, 607.
LeBlanc, Maurice, 7843.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Maskinongé, dép. de $150,000 dans, 10434.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Mur de soutènement à Carleton, Qué., 11391.
Orange, George, 2439.
Parc Lafontaine, Montréal, 7246.
Paré, Anthime-T., 648.
Paspebiac.—Quai, 10836.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai.—Baie Saint-Paul, 11390.
———Baie St-Peters, I.P.-E., 3131.
———Berthierville, 2435.
———Cap-de-la-Madeleine, 1788.
———Cole-Harbour, 3129.
———Graham, Vaudreuil, 827.
———Grande-Rivière, 2233.
———Hull, 596.
———Lanoraie, 2692.
———Ile-Perrot, 10123.
———L'Assomption, rivière, 817, 3663.
———L'Islet, 1784.
———Pontbriand, 594.
———Richibouctou, 9488.
———Saint-Germain, 2234.
Recettes de l'Intercolonial, exercice 1911-12, 11525.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Restigouche Boom Company, 7847.
Revelstoke.—Edifice public, 2684.
Rigaud.—Bureau de poste, 8363.
Rivière Nouvelle, 10830.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice, 9612.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
Slack, W.-J., 3134.
Spénard, Georges, 647.
Soumissions pour des chalands à trémie, 5320.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Steamers de l'Etat, 592.
Surveillant des travaux dans Bonaventure, 7843.
Travaux dans la rivière de l'Est, à Pictou, N.-E., 4192.
Travaux de Port-Hood, 975.
Travaux publics à Saint-Lin des Laurentides, 12147.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil, 1788, 10121.
Vallée, Napoléon, 8363.
Yarmouth.—Bureau de poste, 3130.
———Dragage du port, 3130, 4015.
Young, Murdock, 3126.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

RAPPORTS.

Rapport des bibliothécaires, 5.

ROSS (Duncan-Campbell) *Middlesex-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 1311, 1945.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5247.

DOCUMENTS.

Campbell, Clarence-T., M.D., 2728.
Colligan, Thos, 1583.
Morgan, J., 2480.

PROJETS DE LOI.

Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; disc. des art., 3117; 3e lect., 3183.

QUESTIONS.

Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622, 1396.
Itinéraire de la poste rurale, 620.

SCHAFFNER (Frederick-Lawrence) *Souris.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10604.
Loi des Epizooties, 9895.
Loi des Grains, 9381.
Primes aux volontaires, 9174.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9336.

DOCUMENTS.

Inspection médicale des immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.

QUESTIONS.

Immigration des Etats-Unis, 6454.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1190.

PROJETS DE LOI.

Compagnie d'acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Gogarty, Fanny, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., et adoption, 6942.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e lect., 10409; 3e lect., 11062.

SEGUIN (Paul-Arthur) *L'Assomption.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4179.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8589.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5877.

DOCUMENTS.

L'Assomption.—Liste des renvois, 2471.
Laurentides, Qué.—Edice public dans la ville des, 11136.
Repentigny.—Gardiens de phares, 11136.

SEGUIN (Paul-Arthur)—*Suite.*

QUESTIONS.

Chaput, Jos, 1538.
Gaudet, J.-D., 1538.
Joliette.—Bureau des douanes, 1533.
———Destitutions à l'arsenal, 1594.
———Sous-percepteur des douanes, 1538.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 818, 3663, 9612.
L'Assomption.—Quai, 817, 3663, 9612, 12146.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice public, 817, 3663, 9612.
———Travaux publics, 12146.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.

SEVIGNY (Albert) *Dorchester.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4642.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2304.
Forces navales de l'empire, 4850.
Montréal.—Commission du port, 1575.

QUESTIONS.

Canadian Biscuit Company, 4565.
Commission du pilotage, 2441.

SEXSMITH (John-A.) *Peterborough-Est.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7945.
Loi des Banques, 10633.

Discussion des subsides:

Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10684.

MOTIONS.

Industrie fruitière.—Adoptée, 2324.

SHARPE (Samuel) *Ontario-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1768.
Loi des Banques, 1959, 10378, 10578.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Transports dans l'Ouest, 6136.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 4108.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3051, 3079.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

PROJETS DE LOI.

Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Loi des Compagnies, dépôt, 151, 1ère lect., 152.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.

QUESTIONS.

Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Farmers' Bank, 641, 820.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623.

SHARPE (William-Henry) *Lisgar.*

PROJETS DE LOI.

Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407; 3e lect., 6936.
Compagnie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lect., 6394.—Amendement par le Sénat, 7980.
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adop., 9225.
Compagnie du chemin de fer Southern Central Pacific, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

SINCLAIR (John-H.) *Guysborough.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Budget général, 10953.
Caisse de prévoyance de semployés des chemins de fer de l'Etat, 739, 779.
Commissaires du port de Québec, 8276.
Commission du port de Montréal, 931.
Discours sur l'adresse, 457.
Duchemin, M., 679.
Encouragement de l'agriculture, 8318.
Forces navales de l'empire, 1269.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6865.
Hôtel de la Monnaie, 8919.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1852, 2043, 2047, 8804, 9124, 9130.
Loi des Banques, 10413.
Loi uniforme de naturalisation, 2464.
Macdonald, Alexander, 1011-1016.
Marine marchande du Canada, 932.
McNeil, Lauchlin, 886.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7806.
Pollution des eaux navigables, 8873.
Protection des douanes et des pêcheries, 3425, 3388.
Radiotélégraphie, 798.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7387.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8384.
Commission du port de New-Westminster, 2610.
Commissaires du port de North-Fraser, 2660.
———Vancouver, 9155.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3121.
Forces navales de l'empire, 4422, 4616, 4625, 4739, 5418, 10253.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Radiotélégraphie, 8936.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12237.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10696.
Arts agriculture et stat.—Expositions, 10696.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chemin de fer Intercolonial, 6980, 11642.
Commission du Service civil, 6671.
Construction de feux et balises, 11116.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Distribution des documents parlementaires, 11869.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8949.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Examen des capitaines et des seconds, 11039.
Halifax.—Port, 7008.
Hôpitaux de marine, 11122.
Impression des billets fédéraux, 6693.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 10991.
———Dépenses casuelles, 12399.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.

DOCUMENTS.

Archibald, A.-D., 1033.
Barss, Archibald, 1029, 4196.
Boudreau, William, 10124.
Bowles, James, 2477, 4195.
Brady, M.-F., 681.
Canal de Panama, 984.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Carrigan, Rufus-D., 3135.
Coe, A.-B., 4195.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrats pour transport des dépêches cancellés dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Conway, Patrick, 2479, 4196.
Cox, A.-B., 895.
———Fred.-E., 1030, 4196.
Cummings, John, 1030.
Davis, John-W., 681, 4195.
Déclaration d'Alexander McInnis, 8385.
———Allan McAskill, 8386.
Dépense totale pour enquêtes quant à ingérence politique, 12147.
Destitution projetée de J.-J. McNeil, à Grant's Lake, N.-E., 2476.
Destitutions dans le comté de Digby, N.-E., 4572.
Destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysborough, N.-E., 4575.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Ehler, Wm-E., 8366.
Embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysborough, N.-E., 2474.
Enquête du commissaire Dumoulin dans Guysborough, N.-E., 4195.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fougère, Frank, 4196.
Fourniture de la glace à l'Intercolonial, à Mulgrave, N.-E., 2479.
Giffin, Charles-G., d'Isaac's-Harbour, N.-E., 2474.
Girrior, W.-A., 4196, 8983.
Goulman's-Point.—Brise-lames, 4576.
Guysborough, N.-E.—Construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Hadley, Everett, 4195.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hendebee, D.-S., 4195.
———Robert, 4195.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Henlow, Henry, 1029, 4195.
———Stanley, 1029, 4195.
———W.-H., 1029, 4195.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Huttie, W.-E., 4196.
Importations et exportations, 3669.
Instructions à H. F. Duchemin, 2478.
Journaux subventionnés, 8902.
Kelly, Edward, 4195.
Langley, Sanford, 1030, 2478, 4196.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Mathews, W.-G., 895, 4915.
McCutcheon, M., 895, 4195.
McDougall, H.-F., 9870.
McInnis, Alex., 2478, 4196.
McKinnon, William, 4196, 7606.
McMillan, J., 2475, 4196.
Milward, John, 681, 4195.
Munro, E.-L., 2479, 4196.
———H.-P., 4196.
———Levi, 4196.
———W.-L., 4195, 4576.
Myers, Freeman, capit., 2478, 4196.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
Octroi de licences pour mise en censerve du homard, 2728.
Officiers de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pride, Freeman, 4195.
Pye, L.-W., 1029, 4195.
Rawling, Elias, 2474.
Reeves, J.-F., 2478, 4196.
Reid, David, 2479, 4195.
Richard, Stephen-C., 3670, 4196.
Roberts, Alex., 4195.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M., 4195.
Ryan, Patrick, 4915.
———Philip-H., 2478, 4196.
Salsman, A.-W., 964, 4195.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Shea, Patrick, 2473, 4195.
Smith, Sam., 4196.
Sullivan, Thos., 4915.
Sutherland, David, 4195.
Taylor, George, 2478, 4196.
Tory, H.-C., 4195.
———H.-L., 895.
Transport des malles entre Guysborough et Charles-Cove, N.-E., 2477.
———Heatherton et Guysborough en 1912, 681.
———Linwood et Grosvenor, N.-E., 2477.
———Sherbrooke et Mosher's River, N.-E., 2477.
Webber, James-W., 4196.
White, James, 3670.
Wilkinson, Alex., 2480, 4196.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11625.
Contrats de ministère des Postes, 11769.
Demande de documents, 1401.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-E., 11770.
Explication sur un fait personnel, 1191.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888.
McGrath, Matthew, 11749.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Question de privilège, 4499.
Richards, Stephen-C., 11080.
Ryan-Byers, affaire, 8387.
Service de poste rurale, 11748.

INTERPELLATIONS.

Demandes de rapports, 7153.
Election d'Antigonish.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6619, 6712.

QUESTIONS.

Accidents à la navigation, 4301.
Achat de wagons particuliers, 815.
Achats du ministère des Postes, 9481.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Bouées à Guysborough, 4570.
———Isaac's-Harbour, 819.
———Port-Bickerton, 5321.
Brise-lames.—Goulman's-Point, 4567.
———New-Harbour, 10123.
———Victoria, 8701.
Cabotage canadien, 1600.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
———pour sacs du courrier, 7429, 8355.
Caisse d'épargne de l'Etat, 1785.
Caisses d'épargnes postales, 1599.
Canada, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 10236.
Cargaisons maritimes, 1600.
Casey, Henri, 8035.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Cole-Harbour.—Quai, 3129.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1037.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Commissaires du port de Montréal, 10123.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil Consultatif des Pêcheries, 614.
Corde de manille, 10709.
Courrier entre Guysborough et Heatherton, 1395.
Davis, John-W., 643.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1034.
Ehler, W.-E., 8365.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 594, 2003.
Entreprises de bouées, 7158.
Erinville.—Maître de poste, 7836.
Esquimalt.—Bassin de radoub, 8886.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Gages payés aux journaliers, 978.
Garde-pêche de la rivière Sainte-Marie, 8035.
Gunhild, 1785.
Guysborough.—Employés de douane, 9110.
———Gardes-pêche, 1534.
———Homarderie, 4570.
Hattie, W.-A., 651.
Hendsbee, Robert, 717

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Immigration des Orientaux, 1188.
Importations et exportations de Terre-Neuve, 4301.
Isaac's-Harbour.—Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
McCutcheon, M., de Sonora, 714.
Milward, John, 644.
Montréal.—Capitaine du port, 1535.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Murray, David, 978.
New-Chester.—Directeur de la poste, 3280.
New-Harbour.—Directeur de la poste, 8037.
Oyster-Ponds.—Douanier, 7684.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Parc à homards à Canso, 639.
———Goldboro, 640.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 640.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Primes de pêche, 8701.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Queensport.—Gardien de phare, 8365.
Rawding, Elias, 714.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Réforme du Sénat, 11133.
Reid, David, 651.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Roper, commandant, 6455.
Salsman, A.-W., 713.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Service du courrier entre Boylston et South-Manchester, 4567.
———Guysborough, Larry's-River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
———Sherbrooke et Sheet-Harbour, 3223.
———Sherbrooke et Sunny-Brae, 11907.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
South-Manchester.—Bureau de poste, 4017.
Stations de sauvetage dans les Provinces maritimes, 1779.
Title-Passage.—Dragage, 7687.
Torbay.—Gardien de phare, 8037.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Victoria.—Bureau de poste, 11523.
Voitures à marchandises de l'Intercolonial, 1179.
Webber, James-M., 8037.
White, James, 3669.
White-Head.—Douanier, 2227.

SMITH (William) *Ontario-Sud.*

DÉBATS.

Loi des Epizooties, 5891.
Smith, Lyman, 7102.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10698.
Fermes expérimentales, 10569.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 7245

SMITH (William)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, motion de renvoi, défaite, 4001.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Campbellford, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

SMYTH (William-Ross) *Algoma-Est.*

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4790.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de l'est de l'Algoma, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc., 2201; 3e lect. et adoption, 2202.
Nipissing Central Ry. Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson), *Grey-Est.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, service de la trad. du hansard, 12307.
Règlement de la Chambre, 6359.

COMMUNICATIONS.

Achat par l'Etat des obligations de 3 p. 100 de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Blue, C.-S., 5.
Budget supplémentaire, 5820.
Donelly, James-J., 11389.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., décision de la Chambre, 3857, 3861.
Nomination de traducteurs, 12004.
Nomination d'un sténographe des comités, 12218.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184.
Sanction de lois par Son Excellence l'Administrateur, 5108.
Sanction royale devant être donnée à certains bills, 7683, 7721.
Vacance du siège électoral de Bruce-Sud, 11389.
——Châteauguay, 12145.
Young, E.-C., 5.

DÉCISIONS.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel à la Chambre par Pugsley, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

DÉCISIONS.

Débat sur l'affaire Donaldson, 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette *Advocate*, 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial.—Bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motion Macdonald, subvetnions au Nord-Caandien.—Irrégulière, 12138.
Motion Mondou, déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motion Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique.—Irrégulière, 12141.
Motion Oliver, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12135.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Question préalable, pas d'amendement, 7938.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246, 7249.
Règlement de clôture, 9866.

INCIDENTS.

Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Bowie, capit. H.-W., 1437.
Charges fixes de compagnies de chemin de fer, 9245, 9247.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Daoust, Charles-R.—Limite d'âge, 12317.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.
Impression des réponses aux questions, 3220.
Interpellation Verville, 8353.
Lanark-Sud.— Cacance du siège électoral, 12375.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Observation sur les motions, 687.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Question de procédure, 8705.
Résolution *re* forces navales de l'empire, 706.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Débats français, distribution des, 11394.
Miller, R.-C., 5323.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

MESSAGES.

Communication du Gouverneur général, 7149.
Sanction royale à certains projets de lois, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721.

NOMINATIONS.

Blue, C.-S., 5.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Noailles, Louis, 1437, 1884.
Young, E.-C., 5.

OBSERVATIONS.

Règlement de la Chambre, 6539, 6569, 6572, 6573.

QUESTIONS.

Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.

RAPPORTS.

Classement des employés de la Chambre, dépôt, 12144.
Election générale, 151.
Elections partielles, dépôt, 5820.
Régie interne, 809.

STANFIELD (John) *Colchester.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 660.
Caisse de prévoyance des employés de chemins de fer de l'Etat, 779.
Duchemin, M., 680.
Loi des Epizooties, 9894.

Discussion des subsides:

Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.

STEELE (Michael) *Perth-Sud.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3979.
Colis postaux, 12177.
Meek, Frank-William, 12078.

QUESTIONS.

Distribution du volume "Mauvaises Herbes", 635.
Liste d'adresses postales du ministère de l'Agriculture, 636.
Nombre des cultivateurs canadiens, 636.

STEVENS (Henry-Herbert) *Vancouver.*

DÉBATS.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3488.
Commissaires du port de Vancouver, 8742.
Forces navales de l'empire, 1249, 3935.
Loi des Banques, 10425.
Réserve indienne de Kitsilano, 8734.
Traité anglo-japonais, 7221, 7309, 7317.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 3976.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Forces navales de l'empire, 4635, 9649.

STEVENS (Henry-Herbert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Loi des Inspections et de la vente, 12286.

PROJETS DE LOI.

Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Grand Lodge of the Benevolent & Protective Order of Elks of the Dominion of Canada, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; discussion, 2674; 3e lect. et adoption, 2676.

QUESTIONS.

Trafic de l'opium en Chine, 4563.

STEWART (Dugald) *Lunenburg.*

DÉBATS.

Protection des douanes et des pêcheries, 3441.

Discussion des subsides:

Anse Nord-Ouest, (île Tancook), 11804.
White-Point.—Brise-lames, 11805.

QUESTIONS.

Quai de Sheet-Harbour, 6454.

STEWART (Thomas-Joseph) *Hamilton-Ouest.*

QUESTIONS.

Importation de portes, 2232.

SUTHERLAND (Donald) *Oxford-Sud.*

DÉBATS.

Création d'un système de crédit agricole. 3264.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3981.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12232.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Graines supérieures pour fermes et jardins, 10686.
———Industrie du bétail, 10695.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11882.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 4006, rejeté, 4007.

QUESTIONS.

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Prime sur étalons pur sang, 3859.

TAYLOR (James-Davis) *New-Westminster.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11926.
Classement du personnel des Communes, 12311.
Donaldson, affaire, 8190.
Uniformité des tarifs de transport, 11281.

Discussion des articles:

Commissaires du port de North-Fraser, 2652, 2658, 3106.
Commission du port de New-Westminster, 2609, 2643, 3104.

DOCUMENTS.

Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.

INTERPELLATIONS

Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196.

PROJETS DE LOI.

Bankers' Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Burrard, Westminster Boundary Railway & Nav. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; en comité, 11058; 3e lect. et adoption, 11060.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Commissaires du port de North-Fraser, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; rep. de la disc., 2652, 3106; rapp. du bill, 3107; 3e lect., 3173.
Commissaires du port de New-Westminster, 1ère lect. 1437; 2e lect., 1739; disc. des art., 2609, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.

THOBURN (William) *Lanark.*

DÉBATS.

Budget général, 10840.

THOMPSON (Alfred) *Yukon.*

DÉBATS.

Hôtel de la Monnaie, 8912, 9372.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3994.
Galerie nationale du Canada, 9263.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10559.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6677.

DOCUMENTS.

Granton, W., 1584.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.

THOMSON (Levi) *Qu'Appelle.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2757, 2780.
Loi des Banques, 2534, 10638.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8110.

THOMSON (Levi)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Remise de droit sur rails d'acier, 7079.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9333.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4841, 5760, 9767.
Loi des Inspections et de la vente, 9956.
Power, Lenore, faire droit à, 12084.

DOCUMENTS.

Destitutions à Qu'Appelle, 898.

INCIDENTS.

Bureau de poste de Sintaluta, 11595.

QUESTIONS.

Canadian Northern, statistiques, 11904.
Hastings, James-W., 10709.
Inspecteurs de homesteads à Moosejaw, 822.
———Regina, 823.
———Swift-Current, 823.
Sintaluta.—Revenu de la poste, 10709.
Smith, Jacob-K., 11521.

THORNTON (Charles-Jonas) *Durham.*

DÉBATS

Loi des Inspections et de la vente, 9965.

Discussion des articles:

Loi des Inspections et de la vente, 12287.

DOCUMENTS.

Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1911, 9112.

TOBIN (Edmund-William) *Richmond-Wolfe.*

DÉBATS.

McNeil, Lauchlin, 879.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9692.

DOCUMENTS.

Annulation du contrat de M. E. Bougie, 8366.
Bureau de poste.—D'Israeli, 11136.
———Weedon Station, 9871.
Courrier entre Brompton et Windsor-Mills, 9871.

INCIDENTS.

Bougie, M.-T., 12453.
Champoux Frères, 12469.

QUESTIONS.

Adam, E.-S., 649.
Carrier, William, 648.
Champoux Frères, 8362.
Dionne, A.-E., 650.
D'Israéli.—Edifice public, 6945.
———Promesses de vente d'immeubles, 8362.
Lambert, M., 649.
Transport de sacs du courrier à Bromptonville, 5324.

TURGEON (Onésiphore) *Gloucester.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8780.
Discours sur l'adresse, 129.
Forces navales de l'empire, 2634, 2732.

TURGEON (Onésiphore)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1817.
Northern New Brunswick Seaboard Ry. Co., 12008.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7885.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4769, 5610, 9684.
Loi des Banques, 10404, 10577.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8975.
Edifices publics d'Ottawa, 12479.

DOCUMENTS.

Chiasson, Edouard-D., 3558.
DeGrâce, Louis, 3558.
Doucet, Frédérick-F., 686.
Dragage à Bathurst par le *Restigouche*, 686.
Friolet, Henri, 1580.
Gloucester.—Destitutions, 686.
———Travaux publics, 686.
Hachey, Donald-J., 687.
Johnson, Bert, 2326.
Melançon, Joseph-J., 686.
Robichaud, Joseph-L., 686.
Roy, Mme Marcelline, 11909.
Savoie, Sébastien, 1580.
Southwood, Richard, 1580.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11196.
Chiasson, Edouard, 8975.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.

QUESTIONS.

Bathurst.—Levée des lettres, 6699.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Gloucester.—Transport du courrier, 4056.
Restigouche, dragueur, 6947.
Tracadie.—Lazaret, 607.

TURRIFF (John-Gillanders) *Assiniboia.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 267.
Droit sur les machines à fossoyer, 6861.
Forces navales de l'empire, 3566.
Loi des Banques, 1311, 2517.
Macdonald, Duncan, 833.
McNeil, Lauchlin, 859.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6741.
Richelieu-Ontario, Cie, 3418.
Service postal transatlantique, 7424.
Discussion des articles:
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505.
Cie d'assurance contre le feu, North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3048, 3079.
Cie du chemin de fer Canadian Western, 4552.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097.
Forces navales de l'empire, 4707, 5369.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Western Canada Mortgage Corporation, 2675.

TURRIFF (John-Gillanders)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Bain, James, 6943.
Cameron, Angus, 2475.
Directeur de la poste à Alameda, 669.
Dishaw, D., 1583.
Hayes, J., 1581.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Rutherford, John, 721.
Taylor, John, 1030.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159
Vente du ¼ N.-O. de la section 29-10-18 ouest, 7606.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire, 2e lect., amendement, 3592.

PROJETS DE LOI.

Athabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., et adoption, 3898.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Bayfield, H.-A., 3126.
Bureaux loués à Ottawa par le ministère des Postes, 8597.
Cadenas pour sacs du courrier, 7430.
Dickin, George, 1185.
Dorsett, W.-E., 1183.
Emissions d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête au sujet des bureaux de poste de Moosejaw, 7842.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Importations à vil prix, 605.
Inspecteurs de homesteads à Estevan, 713.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Prince-Rupert, édifice public à, 2693.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Rutherford, John, 634.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.
Young, Murdock, 3126.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire, amendement Turriff rejeté, 4411.

VERVILLE (Alphonse) *Maisonneuve.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6187, 6223.
Budget général, 10762 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3198, 3204.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8091.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5205, 5935, 9774.
Grève des photograveurs, 7979.
Discussion des subsides:
Législation.—Impression, etc.—6934.
Travaux publics.—Appointements, 11400.

VERVILLE (Alphonse)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Correspondants de "La Gazette du Travail", 6465.
Echantillon de cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.

INCIDENTS.

Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explications sur un fait personnel, 4499.
Grève de Porcupine, 2167.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.

PROJETS DE LOI.

Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Bureau de poste à Maisonneuve, 624.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Dominion Steel Works, 11901.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Facteurs, service des, 2002.
Hough, George, 10710.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Procès relatif à l'élection de Maisonneuve, 3132.
Salaires sur l'Intercolonial, 6457.

WALLACE (Thomas-George) *York-Centre.*

PROJETS DE LOI.

Mayers, Emma, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adopt., 6936.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.

WARNOCK (David) *Macleod.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 2531, 10582.
Loi des Epizooties, 9892 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3323.

Discussion des articles:

Cie du chemin de fer Canadian Western, 4550.
Forces navales de l'empire, 5185, 5921.
Primes aux volontaires, 9174.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11992.

DOCUMENTS.

Offspring, J., 1581.

PROJETS DE LOI.

Deslandes, Georges-Sentis, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect. et adoption, 10408.

WARNOCK (David)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Ventes de terres dans l'Alberta, 7687.

WEBSTER (John) *Brockville.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7944.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10694.
Arts, agriculture et stat.—Expositions, 10690.

WEICHEL (William-George) *Waterloo-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3637.

WHITE (Gerald-Verner) *Renfrew-Nord.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8028.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11359.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11472, 11489.

PROJETS DE LOI.

Canal de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2662, 2701, 3173; 3e lect. et adopt., 3177.

QUESTIONS.

Importation de plaques pour murs, 2234.

WHITE (William-Henry) *Victoria, Alta.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5225, 5740.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11382.

DOCUMENTS.

Renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de Victoria, Alta., 2476.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Gray, Ambrose, 11906.

WHITE (Hon. William-Thomas) *Leeds.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 86.
Banque et commerce de banque, 11911, 11932.
Banques, loi des, 1299, 1887, 2409, 2555, 10275, 10574, 10957.
Budget général, dépôt du, 1913-1914, 2642.
Convention commerciale avec les Antilles, 928, 2079, 9035.
Crédit agricole, 3266.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Droit sur les machines à fossoyer, 6851.
Emigrants, protection des, 12437.
Forces navales de l'empire, 1351.
Landry, André, 6762, 6796.
Macdonald, Alexander, 1011.
——Duncan, 831.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8498.
Monnaie d'Ottawa, 8904, 9365.
Phares et des côtes, service des, 6409 et suiv.
Présidence du comité, 6192.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12140.
Règlement de la Chambre, 6530.
Révocations à Descouse et à Arichat, 949.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3474.
Subsides, loi des, 2e lect., 11938.
Subsides et les forces navales de l'empire, bill des, 12503.
Subventions au Canadian-Northern, 12041, 12130.
Traité anglo-japonais, 7183, 7236.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3902.
Banques, loi des, 1887, 1922, 10374.
Brevet d'A.-D. Richard, 3899.
Budget général, 6400, 6469, 9900, 10834, 10918, 10933.
Caisses d'épargne de Québec, 10825.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2678.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2646.
Forces navales de l'empire, 7509, 9399.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4558.
Ordre indépendant des Forestiers, 7394.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204, 12209.
Primes à l'extraction du plomb, 10827.
Regal Trust Co., 3522.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12226.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6479, 6683.
Commission Internationale, 12396.
Commission pour paiement de l'intérêt sur dette publique, 6694.
"Coût de la construction" du Transcontinental, 7038.
Gouvernement civil.—Dépenses non prévues, 6502.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Chemin de fer Pacifique Canadien, 617, 618, 619, 620.
Comptes publics, (dépôt), 84.
Lettres F.-D. Jones *re* ciment, 91, 98, 99, 100.
Liste des actionnaires des banques autorisées, 84.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Rendement aurifère du Canada, 8914-5.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, Pugsley, 6704.
Algoma Steel Co., 7065.
Banque Internationale du Canada, 2272.
Barry-Bay, désastre de, 3289.
Budget en français, 6611.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8605.
Demandes de documents, 1400.
Quorum, pas de, 4784.
Rapport demandé, 11655.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Remise de droits sur rails d'acier, 7058.
Version française du budget de 1913-14, 6653.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4415.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8462.
Crédits supplémentaires, 8991.
Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Farmers' Bank, 6938.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
Tarif douanier, 6639.

MOTIONS.

Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, (83 à 10), 11937.
Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avance, adoptée, 11910.
Crédits à voter, acceptée, 7107.
Loi de Finance, adoptée, 12007.
Loi de Subsides, 2e lect., adoptée, 9365.
Monnaie d'Ottawa, 2e lect., adoptée, 9365.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, amendement, à annexe; adoptée, 12209.

PROJETS DE LOI.

Loi des Banques, dépôt et 1ère lecture, 1299; 2e lect. et disc., 2350; renvoi au comité des banques et du commerce, 2569; 3e lecture et adoption, 10983; amendements du Sénat, 11911; 2e lect. et adoption, 11938.
Caisses d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438; 2e lect. et disc., 10825.
G.-T.-P., obligation du, 3e lect., 1620, 1887.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484; 2e lect. et disc., 10827; 3e lect. et adoption, 10828.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9936.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adop., 9373.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt et 1ère lect., 12143; amendement, 12209; 3e lect., 12211; adoption, 12218.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939; 3e lect. et adoption, 12488.
Tarif des douanes, 3e lect. et adoption, 11789.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adoption d'une loi de finance, 1ère et 2e lect. et adoption, 7154.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Hôtel de la Monnaie, dépôt, 8037; disc., 8904; 1ère et 2e lect. et adoption, 8920.
Loi des Banques, dépôt, 1294; 1ère et 2e lect. et adoption, 1299.
Obligations du G.-T.-P., achat des, dépôt, 902; disc. en comité, 1605; 2e lect., 1620 adopt., 1620.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt, 11910; disc. en comité, 12140; rapport et 1ère lect., 12141; 2e lect. et adoption, 12142.
Primes à la fabrication de l'acier, 1ère lect., 2e lect. et adopt., 10483.
Primes sur le plomb, dépôt, 10351; disc. en comité, 10438 et suiv.; 2e lect. et adoption, 10483.
Somme à voter pour subsides, 7106; adopt., 7107.

QUESTIONS.

Auditeur général, 10435.
Banque Internationale, 11524.
Burdett.—Poste de douane, 825.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Cie du chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 7159.
Circulation monétaire, 8596.
Clôture de fil de fer, 595.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Douanes à Gleichen, 824.
———Joliette, 1533.
Douaniers de Yarmouth, 1318.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête sur banque Farmers', 641, 820.
———banque Internationale, 11524.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Farmers' Bank, 2802.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Gaudet, Ag., 1537.
———J.-D., 1538.
Incursions des Fenians, indemnité, 7433.
Joliette.—Sous-percepteur des douanes, 1539.
Mack, S.-E., 819.
McGougan, J.-McKay, 1536.
Monnaies canadiennes, 8700.
Murray, David, 978.
Naufrage du *Mayflower*, 7248.
Osborne, Frank-A., 1037.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 617.
Préférence britannique, 597.
Roberge, Jean.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4566.
Tarif douanier, 2062.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs. 1191.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

RAPPORTS.

Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1584.
———(vol. 2), 2328.
———(vol. 3), 1438.
Société Royale du Canada, dépôt.
Supplément du 14e rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

WILCOX (Oliver-J.) *Essex-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6853.
McNeil, Lauchlin, 868.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 9764.

QUESTIONS.

Taux des câblogrammes, 3127.

WILSON (Charles-Avila) *Laval.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 568.
Demande de documents, 4419.
Loi modifiant loi des pénitenciers, 11656.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6737.
Pomminville, Dr J., 961.
Présidence du comité, 6209.
Règlement de la Chambre, 6577.
Discussion des articles:
Chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 3520.
Forces navales de l'empire, 4836, 5257, 5775.
Discussion des subsides:
Administration de la Justice.—Traitement du personnel, 11289.
Canal de la Vallée de la Trent, 11589.
Exercices militaires annuels, 11375.
Ministère des Postes.—Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Pénitencier Saint-Vincent de Paul, 11294, 11311.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11472.

DOCUMENTS.

Dorion, Eugénie, 966.
Dragage de la rivière des Prairies, 953.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Gents, W., 1583.
Liste des fonctionnaires que le gouvernement a remerciés de leurs services, 2348.
Pomminville, Dr J., 961, 966.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 12215-12218.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Demande de documents, 4418.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1177.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.

WILSON (Charles-Avila)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Roy, J.-N., Dr, 4189.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.

WILSON (Gordon-Crooks) *Wentworth.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 526.

WILSON (Gordon-Crooks)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.

WRIGHT (William) *Muskoka.*

DÉBATS.

Budget général, 10842.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 9736.
Loi des Banques, 10383.

SECONDE PARTIE—SUJETS

ORDRE DES SUJETS :—

Ajournements, Budget, Comité Communications, Débats, Décisions de l'Orateur, Discours du Trône, Discussion des articles, Discussion des subsides, Documents, Incidents, Interpellations, Messages, Motions, Projets de loi, Projets de résolution, Questions, Rapports, Scrutin, Subsides.

AJOURNEMENTS.

Ascension, 8988.
Cendres, (mercredi des), 2795.
Noël—Vacances de, 1293, 1437.
Pâques—Vacances de, 6245, 6504.

BUDGET.

Dépôt du budget de 1913-1914, 2642.
Discussion générale, 6363, 6400, 6469, 9900.
Supplémentaire, 1913-1914, 10641, 10933; dépôt, 5820.
Version française, 6362.

COMITÉS.

Agriculture et colonisation, 376.
Banques et Commerce, 375.
Bibliothèque, 378.
Bills d'intérêt privé, 374.
Chabot, M., comité spécial, modification du.
Chemins de fer et Canaux, 373.
Compte rendu officiel des Débats, 378.
Comptes publics, 375.
Economie interne, 5
Forêts, cours et chutes d'eau, 378.
Impressions, 374.
Marine et Pêcheries, 377.
Mines et minéraux, 377.
Ordres permanents, 374.
Pensions aux vieillards—Comité d'enquête spécial, 2219.
Privilèges et élections, 372.
Pouvoirs des comités permanents, 378.
Roche, M., membre du comité de l'Agriculture, 652.

COMMUNICATIONS.

Blue, C.-S., promotion de, 5.
Emigration japonaise, 7769.
Galbraith, Frederick, nomination de, 5.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations de 3%, 2164, 2183.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., rapport, 3861.
Ouverture de la session, 1.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184, 7683, 7721.
Sanction de lois par son Excellence l'Administrateur, 5108.
Young, E.-C., nomination de, 5.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6263 à 6354 et suiv.
Achat et vente de mouton par le ministre de l'Agriculture, 657 à 664.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215, 2216.
Ajournement du comité général, 6080 à 6236.
Directeur de la poste à Alameda, 678.
Amélioration des grandes routes, 8416 à 8457, 9072, 9103.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12322 à 12367.
Amendement de M. Maclean, Halifax, 7917 à 7939.
Andover, à Saint-Jean, N.-B., ligne d', 12010, 12011.

DÉBATS—*Suite.*

Application de la question préalable, 7634-35.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281-84.
Baldwin, Eugène O., 8247 à 8261.
Banque et commerce de banque, 11911-32.
Bent, Lemuel, 997.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493 à 12514.
Budget général, 9900 à 9936, 10715 à 10957.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132, 7140, 7143.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733 à 793.
Calgary-Fernie, Compagnie du chemin de fer, 12029.
Canada Northwest, Loan and Mortgage Co., 7561, 7562.
Canadian Northern, Compagnie des embranchements du, 7980.
Canadian Northern, embranchements du, message du Sénat, 11722.
Canadian Northern, subventions au, 12033, 12075, 12086, 12110, 12114, 12130.
Motion Oliver, 12134.
Canadien du Nord d'Ontario, chemin de fer, 8698; retrait d'un bill relatif au chemin de fer.
Canal de la baie Georgienne, 2693, 2701, 2720, 2723, 3858.
Canal de Panama.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Chemins de fer de l'Etat, amendements du Sénat à la loi des, 12375 à 12383.
Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 2372.
Citation de R. C. Miller, à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12301 à 12320.
Colis postaux, 1540 à 1570.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9101.
Commandes de l'amirauté au Canada, 970.
Commercial Acetylene Company of New York, 10641.
Commission de conservation, 9976.
Convention commerciale avec les Antilles—906 à 928, 2064 à 2084, 8992, 8997, 9015, 9024, 9053.
Cour Suprême, traitement du registraire, 8281, 8287.
Crédit agricole.—Création d'un système de, 3226-3272.
Creusement de la rivière de l'Est, 665, 668.
Demande de documents, 4419.
Déplacement des gares terminales, 7944.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Descouse, destitutions à, affaire Landry, 4067.
Descouse et à Arichat-ouest, renvois à, 836, 847, 850, 942 à 949.
Devereux, Charlotte, 6901, 6913, 6923.
Discours sur l'adresse, 6, 14, 25, 4243, 50, 86, 115, 119, 129, 137, 160, 165, 184, 199, 204, 209, 210, 224, 247, 253, 257, 267, 291, 305, 338, 354,

DÉBATS—*Suite.*

379, 392, 410, 430, 457, 473, 476, 486, 490, 514, 524, 526, 556, 568, 581, 586, 587, 588, 589.
Discours sur l'adresse.—Amendement Laurier, 42; amendement Mondou, 581.
Donaldson, affaire, 8174, 8237.
Donaldson, Arthur, 8031, 8033.
Droits sur les machines à fossoyer, 6845, 6861.
Duchemin, M., 679, 680.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Election d'Antigonish, 10485 à 10572.
Emigrantes, protection des, 12521 à 12525.
Encouragement de l'Agriculture, 8303, 8309, 8315, 8318, 8319, 8321, 8326, 8328, 8333, 8335, 8336, 8341, 8342, 8347.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1039, 1041, 1058, 1087, 1114, 1120, 1150, 1157, 1194, 1221, 1244, 1269, 1311, 1320, 1333, 1340, 1351, 1366, 1401, 1440, 1482, 1509, 1620, 1649, 1659, 1695, 1729, 1740, 1759, 1768, 2572, 2732, 2757, 2780, 2833, 2885, 2913, 3023, 3140, 3184, 3198, 3204, 3289, 3303, 3312, 3313, 3323, 3335, 3348, 3363, 3566, 3593, 3616, 3637, 3645, 3671, 3707, 3721, 3742, 3748, 3865, 3874, 3883, 3906, 3935, 3938, 4021, 4026, 4068, 4111, 4129, 4157, 4169, 4179, 4199, 4231, 4251, 4259, 4271, 4305, 4349, 4350, 4374, 4395.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.
Gogarty, Fanny, Maria, divorce de, 6940, 6941.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177, 3179, 3181.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12140, 12212, 12216.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6865, 6897.
Grenier, inventeur de serrures, 7138.
Grève des photograveurs, 7964, 7979.
Grève sur le C.-P.-R., 2008, 2015, 2017, 2020, 2024, 2026, 2027, 2029, 2031.
Hôtel de la Monnaie, 8904 à 8919, 9365, 9370, 9373.
Incident *re* limite d'âge, 12316, 12317 et suiv.
Intercolonial, bureau administratif, point d'ordre, 7085, 7086.
Intercolonial, extension du réseau de l', 2038, 2042, 2043, 2047, 2052, 2054.
Intercolonial, lignes subsidiaires de, etc., 8792 à 8804, 9113, 9118, 9119, 9121, 9123, 9124, 9125, 9126, 9129, 9130, 9133, 9142.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1790, 1791, 1812, 1817, 1821, 1833, 1837, 1839, 1843, 1850, 1852, 1859, 1862, 1865, 1868, 1871, 1873, 1881.
Intercolonial, transport des marchandises par l', 956.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Intercolonial, Vale Nord, 955.
Interprétation du règlement de clôture, 9848 à 9866.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706 à 8734: 11144, 11150.
Kootenay, Arrowhead, 3177.
Landry, André, 6762, 6785, 6796, 6806, 6807, 6809, 6813.
Loi de navigation, 804, 808.
Loi des banques, 1294, 1298, 1299, 1307 et suiv., 1887, 1907, 1920, 1922, 1943, 1945, 1959, 1965, 1979, 1981, 1983, 2350, 2364, 2372, 2374, 2383, 2399, 2409, 2414, 2416, 2421, 2424, 2427, 2485, 2509, 2517, 2531, 2534, 2536, 2541, 2547, 2555, 10408.
Loi des épizooties, 9888, 9895.
Loi des grains, 9374, 9395.
Loi des inspections et de la vente, 9940, 9941, 9950 à 9966 et suiv.

DÉBATS—*Suite.*

Loi des juges, 11606, 11981, 12148, 12149.
Loi des pénitenciers, 11656, 11664.
Loi des subsides, 2e lect., 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444, 2453, 2456, 2463, 2464, 2466.
Macdonald, Alexander, 1007, 1011, 1016, 1017, 1019, 1022.
Macdonald, Duncan, 830, 833.
Margaree Coal & Ry Co., Ltd., 12008.
Marine marchande du Canada, 932, 934.
McLeod, Duncan, 7110.
McNeil, Lauchlin, 852 à 886.
Miller, R.-C., 3762 à 3857.
Ministère des Postes, 11681 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608, 7640, 7648, 7661, 7673, 7688, 7701, 7712, 7738, 7771, 7787, 7794, 7806, 7825, 7859, 7916, 7940, 7981, 8028, 8044, 8110, 8462, 8589, 8610, 8672.
Monnaie d'Ottawa, 9365, 9370, 9373.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
Montréal, commission du port de, 931, 1571, 1573.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001, 10002, 10007, 10009, 10015, 10019, 10027, 10033, 10042, 10046, 10063, 10064, 10070, 10090 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8064 à 8078.
Motion d'ajournement Pugsley, 7636 à 7648.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6721 à 6741.
Northern New Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Obligations du G.-T.-P., 1605 à 1619.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338, 1339.
Pollution des eaux navigables, 8851, 8865, 8873, 8874, 8875, 8876, 8878, 8881, 8882, 12004, 12006.
Pomminville, Dr J., 961, 963.
Port Burwell et London, ligne de chemin de fer entre, 12025.
Présidence du comité, 6191 à 6214.
Primes à la fabrication du plomb, 10438 à 10482.
Primes aux volontaires, 9160, 9176.
Prince-Albert, concession d'un terrain à 8142.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377 à 3448.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8272, 8278, 9148.
Question de procédure, 6141 à 6178.
Question de règlement, 6110, 12141.
Radiotélégraphie, 794 à 798, 2485.
Règlement de la Chambre, 6358 à 6361, 6509 à 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068 à 7081.
Rentes viagères de l'Etat, 9872 à 9886 et suiv.
Retard dans le dépôt des documents, 3287.
Richelieu, Ontario, Compagnie de navigation, 1156, 1336, 3409, 3418, 3420, 3422, 3469 à 3502.
Royal National Sanitarum Association, 982, 983.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042, 8043.
Scott, Robert J., 3562, 3563, 3564.
Séances du matin, 8989, 8990, 9495.
Services des phares et des côtes, 6400 à 6417 et suiv.
Service postal transatlantique, 7418, 7424.
Service télégraphique impérial, 9267, 9292.
Smith, Lyman, 7102, 7103.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305-54.
Tarif douanier, 6649.
Tarifs des messageries, 3532, 3556.
Taux de transport dans l'Ouest, 9191, 9218, 9221, 9228, 9250.

DÉBATS—*Suite.*

Terrains à St-Pierre (N.-E.), 990, 991.
Tobique-Campbellton Ry Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7160, 7164, 7170, 7184, 7186, 7242, 7347, 7382, 7400, 7413.
Traitement des juges, 6482 à 6488, 8287.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792 à 11795.
Transport dans l'Ouest, 6136, 6138.
Travaux de la Chambre, 2343 à 2347, 3282 à 3284.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11214, 11285.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, 8605, 8607, 8608.
Vancouver, commissaires du port de, 8741, 8746, 9150, 9155.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel Pugsley à la Chambre, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.
Débat sur l'affaire Donaldson 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette "Advocate", 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial, bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motions Macdonald, subventions au Nord-Canadien, 12138.
Motion Mondou déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motions Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141.
Motions Oliver, sur subventions au Nord-Canadien, 12135.
Obstruction tenue non parlementaire.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Questions doivent être inscrites au Feuilleton, 7249.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246.
Question préalable, pas d'amendement à la, 7938.
Règlement de clôture, 9866.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR—*Suite.*

Question devant la Chambre, sur motion d'ajournement on ne peut discuter que la, 8075.
Question sur le tapis, un député ne doit pas s'écarter de l'examen de la, 7406.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discours du trône, dépôt, 1; discussion, 6, 86, 160, 209, 291, 379, 486.
Prorogation, 12537, 12538.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 3109, 3113.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828-29.
Amélioration des grandes routes, 8770 à 8790, 8823, 8833 à 8850.
Archives publiques, 12288-9.
Association des comptables du Canada, 3902 à 3905, 3958 à 4109 et suiv.
Association protectrice des médecins canadiens, 3508 à 3511; 3966 à 4006, (voir aussi Canadian Medical Protective Association).
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3698, 3898.
Avancement de l'instruction agricole, 8291, 8294, 8747, 8766.
Barnett, Otto, brevets d', 11721.
Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644, 2769.
Brésilienne, Cie de traction et d'éclairage, 3108, 3118.
Burrard à Westminster et à la frontière, Compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Burrard-Inlet, pont à, 12030.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8380-84-94.
Canada Hail Association, 3897-98.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678 à 2685.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2645 à 2972.
Canadian Medical Protective Association, 3508 à 3511, 3966 à 4006, (voir aussi association Protectrice des Médecins canadiens.)
Canadian Northern, lignes d'embranchement, 3514-16, 4500 à 4516, (voir Canadien-Nord.)
Canadian Northern, subventions au, 12191 à 12199.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canadian Western, Cie du chemin de fer, 4550-53.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518-19.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4500 à 4546, (voir Canadian Northern, ci-haut.)
Canal de la baie Georgienne, 2662-64, 3174-76.
Classement du personnel des Communes, 12302 à 12320.
Code criminel, modification du, 11939-59.
Colis postaux, 12151, 12186.
Commercial Acetylene Company, 11330-32.
Convention Commerciale avec les Antilles, 2096 à 2194 et suiv.
Cour d'Echiquier, 3458-59.
Cour Suprême, 8810 à 8822.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829 à 6842.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333-35.
Dominion Trust, 3520-21.
Ebro, Cie d'Irrigation et d'énergie d', 3117-19.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Encouragement à l'Agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4421, 4422, 4424, 4425, 4430, 4440, 4450, 4457, 4458, 4471, 4473, 4475, 4481, 4490, 4491, 4497, 4578, 4579, 4591, 4593, 4600, 4601, 4609, 4616, 4617, 4618, 4619, 4620, 4621, 4625, 4626, 4628, 4630, 4631, 4632, 4634, 4635, 4636, 4637, 4642, 4646, 4652, 4656, 4657, 4661, 4666, 4679, 4682, 4707, 4713, 4715, 4719, 4928, 4739, 4754, 4860, 4769, 4774, 4475, 4777, 4781, 4785, 4841, 4850, 4853, 4888, 4894, 4912, 4923, 4930, 4935, 4951, 4964, 4967, 4970, 4984, 4985, 4999, 5007, 5010, 5040, 5045, 5054, 5059, 5062, 5075, 5089, 5096, 5109, 5113, 5148, 5153, 5155, 5157, 5169, 5178, 5186, 5195, 5205, 5210, 5212, 5222, 5225, 5237, 5247, 5257, 5269, 5275, 5282, 5290, 5302, 5326, 5329, 5333, 5334, 5338, 5339, 5369, 5371, 5380, 5389, 5398, 5406, 5407, 5418, 5426, 5437, 5442, 5445, 5449, 5457, 5460, 5468, 5475, 5492, 5502, 5511, 5528, 5535, 5546, 5553, 5558, 5566, 5572, 5577, 5579, 5610, 5617, 5638, 5640, 5649, 5661, 5691, 5697, 5720, 5726, 5727, 5732, 5737, 5740, 5744, 5760, 5769, 5775, 5791, 5802, 5810, 5813, 5820, 5826, 5828, 5846, 5860, 5877, 5882, 5887, 5903, 5910, 5916, 5921, 5925, 5935, 5953, 5963, 5977, 5981, 6006, 6007, 6019, 6026, 6095, 6122, 6239; 7438, 7452, 7459, 7477, 7485, 7509, 7536, 7562, 7576, 9399, 9401, 9409, 9413, 9421, 9431, 9433, 9437, 9450, 9461, 9466, 9471, 9501, 9510, 9545, 9557, 9578, 9581, 9584, 9586, 9588, 9592, 9594, 9606, 9618, 9622, 9624, 9626, 9628, 9649, 9658, 9660, 9667, 9672, 9680, 9681, 9684, 9692, 9709, 9717, 9718, 9727, 9731, 9736, 9741, 9745, 9748, 9753, 9760, 9764, 9767, 9772, 9774, 9785, 9789, 9794, 9801, 9806, 9810, 9813, 9827, 9830, 9835, 9837, 9845, 9847, 9977, 10236, 10247, 10251, 10253, 10261, 10267, 10268, 10273, 10276, 10279, 10282, 10289, 10295, 10296, 10309, 10311, 10327, 10341.
Galerie Nationale du Canada, 9252-66.
Glengarry, et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 3456, 9225.
—— prêt au, 12204-09.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company, 8826.
Huron and Erie Loan and Savings Co., 2667.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Hull, Cie électrique de, 3122.
Imperial Traction Company, 9225-26.
Imperial Underwriters' Association, 4555 à 4561.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4109-10.
Loi des Banques, 10374 à 10430, 10574 à 10669, 10957 à 10977.
Loi des chemins de fer, 9936, 9967, 9973, 9974.
Loi des falsifications, 11986-7.
Loi des grains, 8925-32.
Loi des inspections et de la vente, 12277, 12287.
Loi des Postes, 12253, 12257, 12265, 12269.
Loi des juges, 12275.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Manitoba, chemin de fer, radial du, 8829.
Marine marchande du Canada, 932.
Marquage des fruits 10370.
Meek, Frank-William, 11900, 12078-80.
Middlesex Trust Company, 9357.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827-28.
Montréal, commission du port de, 931.
Newman, F.-J. *et al.*, brevets de, 3900-3901, 4455-4456.
New-Westminster, commission du port de, 2609 à 2616, 2643, 2644, 3104.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553-55.
North-Fraser, commissaires du port de, 2652, 2653, 2660, 3106
Northwest Guarantee and Accident Insurance, 2667.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, Cie de traction, d'éclairage et de force de, 3119, 3121.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392, 7554 à 7560.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Pacific and Peace River Railway Company, 8825.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920-23.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Police fédérale, 8806-08.
Port-Nelson, compagnie de, 7398.
Power, Lenore, divorce à, 12081-86.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450-52.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8805.
Radiotélégraphie, 8933-36.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Regal Trust Co., 3e lecture et adoption, 3521-22.
Rentes viagères, 10126 et suiv.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988-92.
Richard, A.-D., brevet de, 3899, 3956, 3957.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2643, 2771 à 2778, 3034, 3046, 3048, 3051, 3053, 3061, 3065, 3067, 3073, 3078, 3079, 3085, 3088, 3089, 3098.
Service télégraphique impérial, 11993, 12003.
Shuswap-Okanagan, Cie du ch. de fer, 3517.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9227-28.
Tarif des douaniers, 11789.
Témiscamingue et Nord d'Ontario, subvention au, 12219-48.
Transcontinental National, 3457.
Van Buren, Cie de ponts, 11718-20.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674-2676.
Winnipeg, approvisionnement d'eau de, 11060-61.
Zone du chemin de fer, 12270.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

[Voir *Subsides*].

DOCUMENTS

Achat de bois pour quai à St-Germain de Kamouraska, 7436.
Achats de boîtes pour poste rurale, 7431.
Achat de propriétés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, 2058.
Actionnaires des banques autorisées, 84.
Alameda, directeur de la poste à, 669.
Aldershot, N.-E., fourniture de la glace, au camp d', 8366.
Aldershot, camp d', larcins commis, 8366.
Alberta et la Saskatchewan, vente de terres des écoles dans, 3136.
Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Amerault, James, destitution de, New-Edimburgh, N.-E., 4577, 4580.
P. E. Amyot, ingénieur, et Chas. E. Taché, 683.

DOCUMENTS—*Suite.*

Annapolis, N.-E., destitutions dans le comté d', 4573
Antigonish, magasin de la 18ième batterie d'artillerie à, 900.
Antigonish et Livingstone-Cove, courrier entre, 900, 10436.
Antigonish, transport du foin sur l'Intercolonial dans, 4019.
Antilles, importations de mélasses, etc., des, 899.
Appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.
Arbuckle, James, à Pictou, N.-E., 2477.
Archibald, A.-D., 1033.
Armstrong, Arthur, 1579.
Armstrong, James, 894.
Arsenault, John, 891, 896.
Asker, à Campbellton, 2479.
Association forestière du Canada, 9870.
Astephen, Abraham, 898.
Atkinson, enquête sur accident au cheval d'Arsène Lauzon, à Amqui, Rimouski, 2471.
Atwood, S., à Atwood's Brook, N.-E., 2476.
Aucoin, Charles, de Chéticamp, N.-E., 2473.
Avocats, question du mariage, 966.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Backshore et Pictou, contrat pour transport des malles entre, 2474.
Baie des Chaleurs, subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bain, James, destitué, 6943.
Bain, R., à New-Campbellton, 2729.
Baldwin, O., lettre d'Eugène, 8257.
Bannon, James W., douanier, Ste-Agnès de Dundee, 686.
Banque Internationale du Canada, (Licence), 1584.
Bardier, Paul, nomination de, 8365.
Bares, Archibald, 4196.
Barils de clous achetés pour l'Intercolonial en 1912, 6464.
Barry, M., 1584.
Barss, Archibald, 1029.
Bassins de radoub, (dépôt), 1392.
Bateau de pêche "Davies", 7437.
Bathurst, dragage à, par le "Restigouche", 686.
Bâtisses occupées par le gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bazinet, fermeture du bureau de poste de Moulin, Joliette, 6943.
Bear River, travaux à, 10436.
Beeman, J.-C., 892.
Bégin, M. J., régisseur de ferme expérimentale à Sainte-Anne de la Pocatière, 2328.
Bélanger, capitaine de l'"Eureka", 10712.
Bélanger, P., 1584.
Bellemare, Wilfrid, destitution de, 4755.
Belzil, Mme, maîtresse de poste à Saint-Octave, Rimouski, destituée, 2327.
Bent, Lemuel, 997.
Bettez, Alfred, destitution de, 8903.
Birks, H., 1583.
Bessett, Dr C.-P., 892.
Blais, M. C., démission de, 7606.
Blanchard, C.-P., destitué, 2470.
Blue, C.-S., et F.-M.-S. Galbraith, 5.
Bohan, John W., 1579.
Bohan, Mary A., 1579.
Bonaventure, annulation de contrats de la malle dans, 684.
Bonaventure, bureaux de poste dans comté de, 2327, 7607.
Bonaventure, changements dans les emplois de maîtres de poste dans le comté de, 5325.

DOCUMENTS—*Suite.*

Bonaventure, commissaires enquêteurs dans le comté de, 7607.
Bonaventure, contre-maître général et autres employés dans, 682.
Bonaventure, destitution dans, 7850, 11136.
Bonaventure, dragage à la rivière, 4515.
Bonaventure, énumérateurs du recensement dans, 684.
Bonaventure, fonctionnaires du ministère de la Marine, dans, 683.
Bonaventure, maîtres de poste de, révoqués, 684.
Bonaventure, nouveaux bureaux de poste du comté de, depuis octobre 1911, 682.
Bonaventure, personnel de Marine et Pêcheries, dans le comté de, 2327.
Bonaventure, transport du courrier dans, 683.
Bonaventure, travaux publics dans, depuis octobre 1911, 682.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boudreau, Barthélemy, 11057.
Boudreau, William, 10124.
Boudrot, Bertie, 1031.
Boudrot, Dominique, 892.
Boudrot, Elias M., 1031.
Bougie, annulation du contrat de M. E., 8366.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourinot, John-C., de Port-Hawkesbury, N.-E., 11136, 11137, 6465.
Bourinot, M., révocation de, 8988.
Bourque, Alexis, destitution de, 8365.
Bourque, Marin, 1032.
Boutilier, Mathew, 899.
Boviard, D., 1583.
Bow, William, à Winchester, Ont., 2730.
Bowles, J., à Alder-River, N.-E., 2477, 4195.
Bowman, Charles-Arthur, 686.
Boyd, Angus, 893.
Brady, M. F., 681.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, N.-E., service du transport de la malle entre, 8904.
Briggs, Geo. F., 1579.
Broderick, M., 1582.
Brome, nominations dans comté de, 8988.
Brompton et Windsor-Mills, courrier entre, 9871.
Brown, George L., préposé au phare fédéral, à Prescott, Ont., destitué, 2326.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576, 4577.
Brûlé, comté de Colchester, quai de, 682.
Brunelle, William, 8904.
Brymner, Thomas, 892.
Bujold, Louis, 8365.
Bugeaud, Fabien, et Caldwell, A.-B., 683.
Burchill, George, 896.
Burke, Martin, 11057.
Burrill, Henry, 963.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Cadenas, correspondances entre département des Postes et Alleyn Taschereau, *re* achat de nouveaux, 7159.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.
Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Caissey, John, nomination de, 8366.
Cameron, Angus, à Fairlight, Sask., 2475.
Cameron, Maggie Mme, destituée, 7159.
Cameron, Thomas, 902, 2479.
Campbell, C.-F., à London, Ont., 2728
Canada et l'Australie, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Canada et les Antilles, service de steamers entre le, 899, 3558.
"Canada," steamer, 683.
Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.
Canadian Pacific, 617, 618, 619, 620.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Cann, Henry, 897.
Capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Capitaines de remorqueurs, 7437.
Caribou, Ile, comté de Pictou, 682.
Carignan, L.-Philippe, 900, 903.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Centenaire de la Paix, 12293.
Centreville, N.-E., quai public à, 6944.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury, South-Indian, 2730.
Chagnon, François, à Saint-Jean, Qué., 2475.
Chambre des communes et du Sénat, sténographes et secrétaires de la, 4020.
Champlain, employés destitués dans comté de 8903.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Chemin de fer Atlantique, de Caplan à Paspébiac, 2327.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
Chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Chemins de fer Québec et Oriental et Atlantique, Québec et Occidental, 7607.
Chéticamp, percepteur des douanes à, 8988.
Chiasson, Edouard D., 3558.
Chien de mer, réduction de, 10436.
Chisholm, A.-A., à Margaree-Fork, N.-E., 2474.
Chisholm, A.-G., 893.
Chisholm, Daniel, de Tracadie, N.-E., destitué, 2471.
Chisholm, John-B., 6465.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 2327.
City of Sydney, et le *Douglas H. Thomas*, collision entre, 2327.
Cloutier, J.-V., destitution de, 9494.
Cochrane, G.-H., de Moncton, 724.
Coderre, hon. L., acc. contre (dépôt), 6250 et suiv.
Coe, A.-B., 4195.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Comté de Colchester, N.-E., destitutions dans le, 4573.
Colligan, Thos., 1583.
Colombie-Anglaise, réclamations des sauvages de la, 1882.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 895.
Colombie-Anglaise, subventions additionnelles, 1882.
Commissions, 898.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Commission des chemins de fer, appel des décisions de la, 901.
Commission de conservation, 6923.
Compagnies de messageries, 12161, 12166.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Contrats pour transport des dépêches cancellées dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Contrats transport du courrier, 895, 964.

DOCUMENTS—*Suite.*

Convention pour le service postal transatlantique dépôt), 7425.
Conway, Patrick, 479, 4196.
Correspondance entre le gouvernement et le conseil impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Corrigan, à Sand-Point, N.-E., 3135.
Corry & Laverdure, 965.
Cournoyer, Pierre, maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 4019.
Cox, A.-B., 895.
Cox, Fred-E., 1030, 4196.
Crespo, Jeffrey, 893.
Crowe, col., commandant du collège militaire royal, 11136.
Crozier, Demetrius, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Cumberland, destitutions dans, 4754, 6465.
Cumming, Neil, 1578.
Cummings, John, 1030.
Cussuck, Patrick, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Daigle, Napoléon, destitution de, 11137.
Davis, John-W., 4195.
Day, Joseph, 1578.
Dea, Edmond, 684.
Decoste, Patrick, 685.
DeGrâce, Louis, 3558.
Delaney, S., 1584.
Demi-est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest 3ième méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Dépopulation des campagnes et coût de la vie dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Dépôts d'armes (déposé), 6499.
Démission du général McKenzie, 11136.
Descousse et à Arichat-Ouest, renvois à, 836.
Désève, L.-A., et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Desjardins, C.-A.-R., résignation de, 7437.
Deux-Montagnes, courriers dans, 1582.
———gardiens de phares dans, 1582.
———maîtres de postes dans, 1582.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6907-6911, 8902.
Digby, N.-E., achat de terrain à, pour quai public, 6943.
———destitutions dans le comté de, 4572.
Dion, A., *re* cadenas, 1583.
D'Israéli, Qué., bureau de poste à, 11136.
Doane, H., à Shag Harbour, N.-E., 2476.
Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Dorchester, fourniture de l'eau à la station de, 1883.
Douanes, liste des 470 nouveaux employés des, 8988.
Dorchester, préfet du pénitencier de, 1882.
Dorion, Eugénie, 966.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucett, Edward, destitution de, 4577.
Doucet, Frédérick-J., de Caraquet, 686.
Dow, Newton, S., 1579.
Dow, Robert, officier d'immigration, Ottawa, 685.
Drigg, Harry-A., 901.
Droit de douane sur le bois de sciage, 835.
———sur le ciment, 834, 1883, 6943.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Duan, W.-A., à Green-Island, N.-E., 2474, 11057.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.

DOCUMENTS—*Suite.*

Duchemin, H.-F., 2478.
Duchemin, enquête du commissaire, dans Guysboro, N.-E., 4195.
Duchemin, états de comptes pour enquêtes tenues par, dans Antigonish, 3559.
Dugas, Richard, 897.
Dumont, Arthur, destitution de, 8903.
Dumpuy Clauses, suspension de l'application des articles dits, 6943.
Dunlop, Daniel, 1580, 2779.
Dunlop, Mary, 897.
"Earl Grey", employés du str., 1884.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Easton, H.-B., 1584.
Edmonton, destitutions à, 687.
Effectif des principales marines, 3023.
Ehler, Wm-E., destitution de, 8366.
Emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
English, Samuel, 1582.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Enquêtes dans le service civil depuis octobre 1911, 685.
Estmere et Baddock, voie ferrée entre, 725.
Falconer, James, destitué, 652, 6943.
Fallu, Lazare, nomination de, 8366.
Faneuf, J.-E., 964.
Faucher, Dr, correspondance entre ministre des Postes et, *re* cadenas brevetés, 7436.
Feehan, James, destitué, 2326.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fernie, C.-A., salle militaire à, 6465.
Finlay-Point, quai à, 9870.
Fixott, H.-J., 892.
Fleming, John-Y., 1579.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Forbes, A.-R., 896.
Forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, tableaux des, 3014-3022.
Fougère, Frank, 4196.
Fougère, Peter, 1032, 7111.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Fraser, David, à Margaree (nord-est), N.-E., 2473.
Fraser, John, 1578.
Fraternité Canadienne des Employés de chemins de fer, *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Fredericks, J., à East-Jordan, N.-E., 2476.
Friolet, Henri, 1580.
Fusils Ross, achats de, 6944.
Gagnon, Jos., 10712.
Gallinan, Mlle A., Whitney-Per, N.-E., 2472.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gardiens de phares à Répentigny, Qué., 11136.
Gaspé, fonctionnaires destitués dans le comté de, 8988.
Gass, Charles-L., maître de poste à Bayfield, 3558.
Gaudet, destitution de Mme M.-C., à Pubnico-Ouest, N.-E., 7136.
Gannon, A.-T., 897.
Gents, W., 1583.
Giffin, Charles-G., d'Isaacs-Harbour, N.-E., 2474.
Gillis, Allen, à Gillisdale, N.-E., 2473.
Gillies, Duncan, 1577.
Girrior, W.-A., révocation de, 4196, 8983.
Gladstone, W.-L., 1581.
Gloucester, destitutions dans, 686.
———Travaux publics dans, 686.
Gorman, Jeffrey, 899.
Gosselin, A.-J., 892.
Gotro, N.-B., quai de, 3670.
Goulman's Point, N.-E., construction d'un brise-lames à, 4576.

DOCUMENTS—*Suite.*

Grand-Etang, havre de, 1032.
Grantmyre, James, 897.
Granton, W., 1584.
Grand-Tronc-Pacifique, condition des travailleurs sur le, 3274.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénianne, 2730.
Grosse-Isle, médecin auxiliaire à la, 685.
Grosse-Isle, nomination d'un médecin de santé additionnel à la, 2476.
Gunn, George, destitué, 2470.
Guysborough, N.-E., construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Guysborough et Charles-Cove, N.-E., courrier entre, 2477.
Guysborough, N.-E., destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de, 4575.
Habel, Philéas, destitution de, 11137.
Hachey, Donald-J., de Bathurst, 687.
Hackett, Wm., 897.
Hadley, Everett, 4195.
Halifax, nouvelle gare maritime à, rapport, 6995.
Hall, Thomas-H., à Sheet-Harbour, N.-E., 2476.
Hanlon, Henry, 4195.
Hants, N.-E., destitutions dans le comté de, 4576.
Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hatfield, Charles-W., 963.
Hawkesbury et Grenville, pont entre, 682.
Hayes, J., 1581.
Hazelton, emplacement de la gare de G.-T.-P., à, 899.
Heatherlon et Guysborough en 1912, courrier entre, 681.
Hemphill, Oliver, 1579.
Hendebee, D.-S., 4195.
Hendebee, Robert, 4195.
Henderson, Adam, 1579.
Henlow, W.-H., de Liscomb, 1029, 4195.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Homard, octroi, de licences pour mise en conserve du, 2728.
Homarderie de Spry-Bay, 900.
Hughes, B., 1583.
Humphreys, Ed.-C., destitué, 2470.
Hus, Mlle Paul, démission de, 8365.
Huttie, W.-E., 4196.
Iceton, William, 1580.
Ile du Prince-Edouard, bateau transbordeur de l', 1029.
———chemin de fer de l', 9494.
Ile-Verte, Témiscouata, feux d'alignemeent sur le quai de l', 3136.
Immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.
Importations et exportations, 3669.
Incident du drapeau à Matapédiac, Qué., 8597.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petewawa, 6943.
Inverness, lignes télégraphiques dans, 1032.
———salle d'exercices à, 9870.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Intercolonial, acquisition des lignes tributaires de l', 1883.
———caisse de prévoyance des employés de l', 3559.
———dans Sydney, N.-E., 4019.
———dommages *re* Thomas Hoare, tué à traverse de, à Stellarton, 6944.

DOCUMENTS—*Suite.*

Intercolonial, embranchements dans le comté de Guysobrough, N.-E., 2474.
———employés destitués dans le comté de Rimouski, 7436.
———et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
———et Vale-Nord, 954.
———fourniture de la glace à l', à Mulgrave, N.-E., 2479.
———grève d'employés de l', 900.
———percepteurs de billets sur, 2058.
———pièce de fonte, etc., pour l', 899.
———projet de diminution des heures de travail pour les employés de l', 2729.
———quai de l', 3275.
———transport de foin sur l', 4573.
———transport des employés, 654.
Irish, Fred.-R., 8902.
Jackson, J.-S., surintendant des chantiers à Saint-Joseph de Sorel, 6944.
Jarvis, W., 1583.
Jones, F.-D., *re* ciment, 98, 99, 100.
Johnson, Bert., chef éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Johnson, S.-A., 899.
Johnston, Donald, destitution de, 11909.
Johnston, Martin, 891.
Joubert, Hélène, à Sayabec, Qué., 2475.
Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1907, 9112.
Journaux subventionnés, 8902.
Journaux, etc., transport par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.
Juges de cours de comté, augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Kamouraska, révocations à, 965.
Kanock, B.-C., destitution de, 8037.
Kavanagh, C., 1583.
Keewatin, régime scolaire de, 964.
Kelly, Edward, 4195.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.
Kentville, N.-E., salle d'armes à, 3135.
King, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Kinney, Allan, 693.
Kitsilano, réserve indienne de, 9112.
Kouchibougnac, N.-B., service de poste, 9494.
Kraut, Point, quai à, 966.
La Banque Internationale, 901.
Labillois, Alexis, destitution de, 8366.
Lacasse, A., 966.
Lacroix, Edmond, destitution de, 8365.
Lafferty, Edward 1579.
Lafford, C.-J., 1028.
"La Gazette du Travail", correspondants de, 6465.
Lalonde, L., 1583.
Lane, J., 1581.
Landry, Edouard, à Petit-de-Grat, N.-E., 2474.
Landry, Félix, nomination de, 8964.
Landry, Jos.-Ed., destitution de, 8597.
Landry, William, 894.
Landry, Wm-P., 894.
Langley, W.-B., 1030.
Langley, Sanford, 2478, 4196.
Lanigan, Ernest, 957, 961.
Lapointe, S., destitution de, 8365.
La propriété "Police-Point-Reserve", 901.
Larocque, Rodrigue, nomination de, 8365.
L'Assomption, liste des fonctionnaires publics de la circonscription de, remerciés de leurs services, etc., 2471.
L'Assomption, Qué., quai à, 11136.
Laurentides, Qué., édifice public dans la ville des, 11136.
Lauzon, Qué., cale sèche de, 11392.
Lawlor, Wilson, 896.

DOCUMENTS—*Suite.*

Lawrence, W.-S., 1033.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Lignes postales rurales dans le comté de Pictou, 725.
Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive, dépôt, 8375-6.
Livingstone, M.-G., 895.
Long-Beach, N.-E., achat de propriété à, pour propagation du homard, 8597.
Long Sault Development Company, 2479.
Lord, Joseph, à Sainte-Blaise, Qué., 2475.
Lotbinière, employés publics dans, 834.
Leblanc, Abraham, 1031.
LeBlanc, destitution, 4577.
———Napoléon, transport des dépêches entre Carleton-Centre et gare de Carleton, 7850.
Lebœuf, Aurèle, bail, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Leduc, J.-H., 3558.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Le ¼ N.-O. de 8-49, 26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49, 26-4, 4020.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, (Winnipeg), 7436.
Lettre *re* l'industrie du ciment, 31, 33, 34.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Levêque, Elzéar, 10136.
Lewis, Mlle Gertie, à Main-à-Dieu, N.-E., 2472.
Lewis, W.-W., à Louisbourg, N.-E., 2472.
Lunay, R., 1583.
Linwood et Grosvenor, N.-E., transport des malles entre, 2477.
Linwood, transport du courrier de la gare au bureau de poste de, 2475.
Lyons, 2728.
Mabou, N.-E., améliorations du havre de, 7606.
Macdonald, Colin, 902.
Macdonald, Duncan, destitution de, 830.
Macdonald, A.-B., de Broad-Cove-Chapel, N.-E., 2473.
Macdonald, D.-C., à East-Lake-Anshe, N.-E., 2473.
Macdonald, John, inspecteur du bureau de l'Intérieur, 4754.
Macdonald, John-A., 1030.
Macdonald, John-R., 893, 1032.
Macdonald, Man., élection de, 38-57.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Mackenzie, destitutions dans, 687.
Mackay, John, gardien de pont à Beckett, Ont., destitué, 326.
Mackay, John, gardien de pont à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Mackenzie, H., élection de Macdonald, affidavit, 74.
Maher, John, officier de douane à Montréal, 685.
Maîtres de poste, changements, 3135.
Maloney, James, 1580.
Mangher, John-P., 894.
Marcotte, Mme Z., destitution de, 8366.
Marigonish et Arisaig, N.-E., service rural entre, 2477.
Marine, employés destitués à Pictou, 1884.
Marion, Alex., maître de poste de Rockland, 685.
Marsh, William, 897.
Martel, Frédérick-A., 1031.
Martin, Cyprien, 3560.
Masinasia, Alta., déplacement de bureau de poste de, 6618.

DOCUMENTS—*Suite.*

Maskinongé, employés destitués dans le comté de, 8903.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Matheson, Alex., à Boulardrie-Centre, N.-E., 2728.
Matthew, W.-G., 4915.
Mathews, W.-G., 895.
Mayotte, Hubert, 893.
Meagher, John-P., 4196.
Meagher, Matthias, 1579.
Melancon, John, 686, 894.
Melville, Andrew, 1581.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
——Smith, *re* cadenas, 7124.
——Verret, *re* cadenas, 7126.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Mémoire *re* mise en service par la commission du Trancontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.
Merrifield, John, chef éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Meunier, Charles, 964, 2475.
Mexico, bureau du commissaire à, 898.
McAdam, Aler.-R., d'Antigonish, N.-E., destitué, 2471.
McAdam, Hugh-R., destitué, 4020.
McArthur, Duncan, 685.
McAskell, K.-P., 892, 8386.
McAulay, Donald, 1580.
McCaskill, Norman, 1032.
McCartin, James, Ottawa, 685.
McCutcheon, Stanley, 4915.
McCutcheon, M., 4915.
McDermitt, 1583.
McDonald, 896.
McDonald, à Sydney, N.-E., 2472.
McDonald, A.-G., 1033.
McDonald, Archibald, 8903.
McDonald, Dougald, 893.
McDonald, Harry, 891.
McDonald, John-H., 893, 3557.
McDonald, M., 8987.
McDonald, Rodrick, 1579.
McDonald, Ronald-D., 1033.
McDonnell, John, destitué, 7606.
McDougall, H.-F., 9870.
McDougall, J., 896.
McEachern, Dan., à McEachem's Mills, N.-E., 896, 2413.
McGaffigan, Denis, 1579.
McGillivray, Angus, Glace-Bay, N.-E.
McIsaac, à Port-Hood, N.-E., 2475.
McInnis, Alex., 894, 2478, 4196, 8385.
McInnis, J., 1581.
McKay, A.-G., destitué, 6945.
McKay, D.-R., à East-Lake-Anslie, N.-B., 2473.
McKay, Mme O.-J., à Cap-Dauphin, 2729.
McKelivey, James, de Sarnia, Ont., *re* octroi aux volontaires de l'invasion fénianne, 2480.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
McKenzie, J.-A., 1580.
McKenzie, Murdock, 897.
McKillopp, D.-J., 892.
McKinnon, M.-J., destitué, 4196, 6943, 7606.
McLatchie, Thomas, 1581.
McLaughlan, D., 1033.
McLaughlin, Elgin, 1581.
McLean, Charles, à Strathorne, N.-E., 2473.
McLean, D.-H., à Port-Hood, N.-E., 2475.
McLean, John, 893-898, 1030.
McLean, Thomas-Chatmer, 1580.
McLees, James, maître de poste à Bishop Mills, Ont., destitué, 2326.

DOCUMENTS—*Suite.*

McLennan, J.-R., à Inverness-Town, N.-E., 2480.
McLeod, Havelock, à Big-Intervale, N.-E., 2473.
McLeod, David-A., 891.
McLeod, Duncan, de Sherbrooke, Qué., destitué, 2471.
McLeod, Rod, destitué, 6942.
Millan, J.-H., à Isaac's-Harbour, N.-E., 2475.
McMullan, Jos., à Brideport, N.-E., 2472, 4196.
McNeil, Ernest, nomination de, 8902.
McNeil, J.-J., à Grant's Lake, N.-E., 2476.
McNeil, J.-C., à Grand-Narrows, 2475.
McNeil, J.-A., 895.
McNeil, Lauchlin, 852.
McNeil, Neil, 158.
McNeil, W.-A., 1032.
McPhail, John, à Scotsville, N.-E., 2473.
McQuinn, A., à Kewstoke, N.-E., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.
Miller, C.-E., 1031.
Milward, John, 681, 4195.
Miner, M., destitution de, 8988.
Mira, comté de Cap-Breton, améliorations sur la rivière, 4019.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.
Mitchell, Fred., 2472.
Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Moosejaw, employés au bureau de poste de, 11909.
Moran, Edward-P., 1581.
Montréal, construction de navires de guerre à, 4417, 4418.
Montréal et de Québec, agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de, 7850.
Moore, lt.-col. F., démission du, 2059.
Morgan, J., d'Ailsa-Craig, 2480.
Morin, D., 964.
Morrison, Alexander-E., destitué, 6944.
Morrison, D.-J., destitué, 6942.
Morrison, J.-C., à Shelburne, N.-E., 2476
Morrison, John-G., 1577.
Morrison, J.-R., 1029.
Morrison, Norman, 892.
Morrison, Rob.-C., 2471.
Morrison, William, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2327.
Morton, Jesse-L., à Lower-Argyle, N.-E., 3136.
Mowat, M.-M., déplacement de, 7607.
Muce, M., 1033.
Mulgrave, N.-E., Reeds, J.-S., à, 2478.
Mulgrave et Chéticamp, N.-E., service de bateaux à vapeur entre, 7159.
Mundle, J.-A., 1581.
Munro, E.-L., 4196.
Munro, H.-P., 4196.
Munro, Levi, 2479, 4196.
Munro, W.-L., 4195, 4576.
Murphy, Jas., 965, 685.
Murphy, Michael, 892.
Musgrave, Robert, 1578.
Myers, Freeman, à Cole-Harbour, N.-E., 2478.
Myers, Freeman, capitaine, 4196.
Nadeau, Epiphane, destitué, 7436.
Nadeau, L., 964.
Nelson, J.-Scott, 1031.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
New-Campbellton, personnel des douanes, 8987.
New-Carlisle, Qué., station agronomique à, 8902.
Nicolet, employés destitués dans comté de, 8903.
"Niobé", réparations au, 6943.
Noël et Walton, N.-E., courrier entre, 7159.

DOCUMENTS—*Suite.*

North-Bay à Sturgeon-Falls, Ont., grande route de, 4020.
North-Sydney, travaux et réparations de l'édifice public à, 7160.
'Northeumberland' drague, 8703.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8986.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
O'Brien, Michael, accusé, 5325, 11057.
Offspring, J., 1581.
O'Neil, Cyrno, éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
O'Neil, destitution du Dr Freeman, à Louisbourg, N.-E., 2472.
O'Neil, Mme Ellen, O'Neil, N.-B., 6618.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont., nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, dépôt, 1438.
Osage, Sask., maître de poste, renvoi d'office, etc., 11909.
Ottawa, commission d'embellissement d', 3559.
Ottawa, dragage de la rivière, 668.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Panama, canal de, 984.
Papineau, surintendant, 952.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
Paquin, Ernest, 957.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O., de 30, 25, 72, 6618.
Pearson, J., *re* ciment, 91.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et St-Jean, N.-B., 5325.
Perrin, D., 1581.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Petite-Rivière, Lunenburg, brise-lames de la, 1030, 8902.
Pictou, Antigonish de Guysborough et St. Mary, municipalités de, 1580.
Pictou, soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, comté de, 4754.
Pictou, transport de l'hôpital de marine à la ville de, 2471.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pipes, A.-B., 1882.
Place, L., 1582.
Poirier, Frédéric, 891.
Poirier, J.-N., 3560.
Poirier, L.-N., 822, 1031.
Poirier, Pascal, 1031, 8964.
Pomket, River, bureau de poste de, 894.
Pomminville, Dr J., 966.
Pope, capitaine, Scatarie, N.-E., 2472.
Porter, à Port-Maitland, N.-E., 2475.
Portneuf, révocations à, 965.
Postes, employés destitués, 2729.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pragnall, Robert, destitué, 2469.
Prairies, dragage de la rivière des, 953.
Pride, Freeman, 4195.
Prince-Albert, Sask., choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert, concession de terre à, 9112.
Prince, I. P.-E., employés publics destitués dans le comté de, 3136.
Prince, R.-J.-A., élection de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Rupert, dépôt de marine à, 1882.
Proctor, Edward, éclusier à Burrett's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Pye, L.-W., 1029, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Qu'Appelle, destitutions à, 898.
Quart N.-E de section 14, township 75, 5e méridien, 8904.
Québec, administration des chemins de fer de l'Est de, et de l'Atlantique à l'ouest de, 8902.
Québec, améliorations projetées du port de, 9494.
Québec au Saguenay, chemin de fer, 1584.
Québec ou Lévis, bassin de radoub à, 6465.
Québec, contrats pour travaux publics dans cité et district de, 4196.
Québec, convention pour l'acquisition du marché Champlain à, 4576.
Québec, dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec, destitutions à, 6465.
Québec, fonctionnaires nommés dans cité de, depuis 1er octobre 1911, 7849.
Québec, mémoire *re* port de, 9149.
Quebec Oriental Railway, etc., 682, 684.
Québec-Saguenay, inspection du chemin de fer, 2479.
Rainy-River, Nav. Coy., 10712.
Rankin, Mme Sarah C., destitution de, 7607.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.
Dathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Redmond, D.-A., à Brinston, Ont., 2480.
Red-Point, réparations au quai de, 6464.
Reeves, J.-F., 4196.
Régina, révocations à, 965.
Régina, travaux exécutés dans l'agence des terres de, 2480.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des métis, 4020.
Reid, David, 2479, 4195.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Rendement aurifère du Canada, 8914, 8915.
Rendress, Horace, 1578.
Réserve de la glissoire, 3557.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Ristigouche, pont sur la rivière, 8902.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Richard, Stephen C., 3670, 4196.
Rideau, baux accordés pour remises à embarcations sur canal, 8517.
Rigaud, Qué., bureau de poste de, 8902.
Rigaud, réparations à l'arsenal de, 7850.
Rivière de l'Est, creusement, 665.
Roberts, Alex., 4195.
Robertson, Robert, 1581.
Robichaud, Joseph L., de Miscou, 686.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M.-S., 4195.
Roy, F.-X., maître de poste de Saint-Philippe de Néri, destitué, 2471.
Russell, maître de poste dans le comté de 685.
Roy, Mm Marcelline, destitution de, 11909.
Ryan, Philip-H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Ryan, Patrick, 4915.
Ryan, Philip H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Sainte-Anne de Restigouche et Cross-Point, comté de Bonaventure, dragage à, 4575.
Saint-Anaclet, maître de poste de Rimouski, 2328.
Saint-Charles, plans des travaux de la rivière, 9152.
Saint-Denis, octroi de scrips de métis à Albert, 4020.
Saint-Moïse, collision de trains à, 7850.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Salmon-River, N.-E., école sauvage de, 8902.
Salsman, A.-W., 964, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Saltcoats, révocations à, 964.
Saltspring et West-River, service postal entre, 2477.
Sampson, George H., 891.
Sampson, M.-J., 892.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Saskatchewan et de l'Alberta, terres de, offertes pour préemption, 3559.
Saskatchewan, ventes des terres des écoles de la, 3275.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Saumon, sock-eyed, 900.
Sauriol, M., 1584.
Sauvé, L.-A., 1883.
Saver, W.-H., 1578.
Savoie, Sébastien, 1580.
Scoles, C.-R., (réclamation), 684.
Scotsburn-Station et West-Branch, comté Pictou en 1912, courrier entre, 2477, 7159.
Scott, E., 1583.
Scott, G., 1581.
Scott, W.-A., 1578.
Sears, Thomas J., destitué, 2470.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Section, 36, 6, 8, 4, 6618.
Service consulaire britannique, 2058.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Sévigny, M., de Montréal, 2476.
Sharer, J., 1582.
Shea, Patrick, 2413, 4195.
Shean, Joseph, 897.
Shelburne et Queen, N.-E., destitutions dans le comté de, 4574.
Sherbrooke et Mosher's-River, N.-E., courrier entre, 2477.
Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Short, George, 1582.
Sifton, W.-B., élection de Macdonald, affidavit, 69.
Skinner's-Cove, comté de Pictou, 602.
Slack, W.-F., 3558.
Smith, Angus, (débat), destitution de, 653.
Smith, E.-D., à Shag-Harbour, N.-E., 2476.
Smith, J.-V., 1580.
Smith, Lyman-C., à Wm. Smith, M.-P., 7097.
Smith, M.-B.-W., destitué, 6943.
Smith, Sam., 4196.
Smith, William, destitution de, 9495.
Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des Micmacs, 4019.
Soulanges, canal de, employés du, 1579.
South-West-Cove, N.-E., obstacles à la navigation à, 899.
Southport, réparations au quai de, 6464.
Southwood, Richard, 1580.
Spicer, John, destitué, 2470.
Spinney, Mme, à Upper-Fort-La-Tour, N.-E., 2476.
St-Amour, M., 6466, 7159.
St-André, accident à, 965.
St. Andrews, et Beauly, courrier entre, 900.
Stahl, J., inspecteur d'immigration, 2479.
Station de sauvetage à Chéticamp, 9870.
Stellarton, N.-E., terrain acquis pour édifice public à, 2327.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Stewart, James, 900.
St-Jacques, destitutions de fonctionnaires dans, 684.
St-Jean à Grand-Falls, ligne ferrée de, 1030.
St-Jean d'Iberville, fonctionnaires de, destitués, 902.
St-Jean, N.-B., subventionnement de steamers à, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Shaw, David, à Marsh-Brook, N.-E., 2473.
Strathcona, révocations à, 965.
Stratton, A.-H., 899.
Sullivan, J.-J., élection, Macdonald, Man., affidavit, 173.
Sullivan, Thos., 4915.
Sunbury et Queen, destitutions de fonctionnaires, dans le district de, 682.
Sutherland, David, 4195.
Sydney-Mines, personnel des douanes, 8987.
Symonds, Thomas, destitution de, 9495.
Taché, C.-E., rapports, 684.
Talbot, Arthur, 2480.
Talbot, Evariste, employé de l'Intercolonial, destitué, 2328.
Tanguay, Alfred, à Saint-Charles, Bellechasse, Qué., 2480.
Tarif de transport des marchandises par l'Intercolonial, 955.
Tarif douanier du Canada, 899.
Tarifs de fret de certains chemin de fer, 684.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303, 9304, 9307, 9312.
Tatamagouche, transport des dépêches, 6945.
Taxe per capita, 10436.
Taylor, Geo., à Bickerton, N.-E., 2478, 4196.
Taylor, John, 1030.
Témoignages entendus et rapports faits par W.-J. Code, 7436.
Terrain ¼ S.-O., 36, 16, 27, 2, 4196.
Terrain ¼ S.-O., de 4, 9, 14, 2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Témoins dans enquêtes tenues dans Nouvelle-Ecosse par commissaire Duchemin, 9495.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159.
Terres des métis du N.-O., 6944, 6945.
Thibaudeau, Ulric, destitution de, 4575.
Thibault, Firmin, de Saint-Denis, Kamouraska, indemnité, 2328.
Thivierge, Emery, inspecteur des pêcheries, Prescott & Russell, 685.
Tisdale, Lucien-A., 901.
Tory, H.-C., 4195.
Tory, H.-L., 895.
Towke, ex-M.-P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Tracy, M.-L., employé dans les ateliers de l'Intercolonial, 3274.
Transcontinental, instructions aux ingénieurs, du, 724.
Transcontinental, rampes sur le, 949.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.
Trefry, Norman L., 964.
Trois-Rivières, Qué., courrier à la gare, 3558.
Trois-Rivières, édifice fédéral à, 3558.
Trois-Rivières, enquêtes dans district judiciaire de, 8903.
Trois-Rivières-Saint-Maurice, employés fédéraux destitués dans comté de, 8903.
Ullyot, G.-M., de Saskatoon, destitué, 2471.
United Shoe Company, 2480.
Van-Camp, Byron, 1581.
Vaudreuil et Soulanges, courriers d'entreprises dans, 8703.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Vente automatique de timbres, 10124.
Vente de ¼ N.-O. de la section 29, 10, 18 ouest, 7606.
Verrault, Joseph, 8903.
Victoria, Alta, renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de, 2476.

DOCUMENTS—*Suite.*

Vigneau, Alexis, 891.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.
Walkinshaw, D.-H., affidavit, 61.
Walsh, George, 1582.
Walsh, J., 1582.
Wanley, H.-B., de Saskatoon, destitué, 2471.
Warburton, nomination et révocation du lieutenant-colonel, et son remplacement par le lieutenant-colonel Jenkins.
Ware, John, 901.
Weave, Mme, à Coal-Creek, 3274.
Webber, James W., 4196.
Webster, Dr C.-A., 964.
Webster, Joseph H., éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Weedon, Station Wolfe, bureau de poste de, 9871.
Welland, accidents sur le canal durant l'année expirée le 25 novembre 1912, 2471.
Wentworth, et Colborne, courrier entre, 9871.
Wetmore, George, capitaine, 963.
Westmoreland, N.-B., renvois du service public ordonnés par l'administration dans le comté de, 2729.
Westville, N.-E., poursuites intentées pour infraction à la loi des pêcheries à, 2477.
White, James, 3670.
Wilcox, P.-J., destitué, 6943.
Wilkinson, Alex., 4196, 2480.
Williams, Dr J.-D.-R., 1578.
Wilson, N.-G., 1583.
Wilson, re W. Leod, de Sherbrooke, destitué, rapport de, 7108.
Winnipeg, baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière, 8366.
Wright, C., 1584.
Wright, destitutions dans le comté de, 685.
Yarmouth, N.-E., bureaux de poste dans, 9493.
Yukon, copies de demandes faites par J.-W. Boyle et autres, pour location de pouvoirs hydrauliques au, 11909.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.
Accusations d'obstruction, 6703, 6704, 6708.
Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952, 6955.
Achat d'un wagon privé, 6500 et suiv.
Adoption des crédits, 6095.
"Advocate", la goélette, 1192.
Affaire Ryan-Byers, 8387.
Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Alarie, Alf., limite d'âge, 12317.
Algoma Steele Co., 7065.
Appel de la décision du président, 4981.
Article "Junius", 4112.
Baldwin, Eugène A., démission de, 8246 à 8261.
Banque de St-Hyacinthe, etc., 10966 et suiv.
Banque Internationale du Canada, 2260 et suiv.
Barsalou, Joseph, 11781.
Bassin de radoub, etc., de St-Jean, 1318.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bedford, inspecteur des denrées alimentaires, dans le district de, 12465 et suiv.
Boîtes de livrairon rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453 et suiv.
Bowie, H.-W., capitaine, 1437.
Boys, William Alves, présentation, 4.

INCIDENTS—*Suite.*

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171, 11187.
Brown, James P., représentant de Châteauguay, décès de, 11790.
Buckhorn, pont de, 3668.
Budget non imprimé en français, 6609, 6611.
Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Bureau de poste à Saint-Jacques-l'Achigan, 11509.
Bureau de poste de Sayabec, 11702.
Bureau de poste de Sintaluta, 11595, 11599, 11602.
Bureau de poste de Wakaw, Sask., 11772.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118, 7119.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Cale flottante "Duke of Connaught", 718, 719, 720.
Canadian Medical Protective Association, 4068.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499, 11621, 11622.
Cardin, Pierre-Joseph-Arthur, présentation, 4.
Canal Welland, 11621, 11625.
Caron, J.-B.-T., 11184, 11200, 11202.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119, 1317.
Champoux Frères, D'Israéli, 12469 et suiv.
Charges fixes de compagnies de chemins de fer, 9245, 9247.
Charleson, M., renvoi de, 11813.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1192, 1440, 2246, 2251, 2252, 2254, 6468.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, destitution de, 11856.
Compagnie de vente de timbres-poste du Dominion, Limitée, 11716.
Classement du personnel des Communes, service du Hansard, section de la traduction, 12304.
Coderre, affaire, 5808 et suiv., 6249 et suiv.
Coderre, présentation de l'hon. Louis, 288.
Colis postaux, 11697.
Colonel Bourque, dest. de 11696, 11747.
Colonel White, 6612.
Colwell, Charles-F., 12302.
Comité de la défense impériale, 7946.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7859.
Compagnie des aciéries d'Algoma, 2240.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Conférence impériale pour la défense navale, 9716.
Contrat du ministère des Postes, 11769.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Contrats résiliés, 11768, 11782.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.
Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470 et suiv.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Daoust, C., limite d'âge, 12317.
Décision en comité, 6011.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.

INCIDENTS—*Suite.*

Delorey, Moses, nomination de, 11853, 11855.
Demande de documents *re* Wm. A. Duane, 7854.
Demandes relatives à des rapports, 9499, 9500.
Démission d'un employé du gouvernement à South-Renfrew, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287, 3289.
Descouse, affaire Landry, destitutions à 3865. 4060.
Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-B., 11770.
Destitution de Mme Marcotte, 11747.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Discussion des subsides, 75 item rayés, 7088.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Distribution des livres bleus, 11867, 11872.
Documents divers, 1400, 1401 et suiv., 3862, 7854, 7855, 8119.
Documents incomplets re destitution d'A.-N. Béland, 7855.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Droits sur les machines à fossoyer, 6844.
Duchemin, M., conduite de, 11104.
Dullman, grâce de, 6812.
Edifice public à New-Carlisle, 11508.
Edifice public à St-Jacques de l'Achigan, 12470 et suiv.
Edifice public à Thorold, 11815.
Edifice public de North-Sydney, 11507.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
Embranchement d'Elmira, 11240.
Emigrants, protection des, 12521 et suiv.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Escadre impériale de Gibraltar, 10353.
Examens des marins, 2166, 2167.
Explications sur un fait personnel, 708, 717, 721, 725, 1191, 1192, 1997, 2006, 2328, 3368, 3566, 4198, 4499, 4984, 6245, 6246, 6358, 6466, 6468, 8204, 8991, 11096, 11201, 12215, 12218.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737, 11745.
Fauns, Katrine-Elber, 11711 et suiv.
Faux rapport du "Citizen", 10353.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879, 11880.
Forces navales de l'empire, 706, 4787, 4790.
Forsyth, M., 8985, 8986.
Fourniture de la glace, C. des commissions et départements, 12489.
Frenette, W., salaire de, 11864, 11865.
Gand, l'exposition de, 10126.
Garland, William-Foster, présentation, 4.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629, 6632, 6634.
Gilbert, M. d'Arthabaska, 11862.
Girroir, W.-A., révocation de, 8984.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6862.
Green, Richard-Francis, présentation, 4.
Grève de Porcupine, 2167.
Hon. John Haggart, funérailles, 6078.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Immigrants russes, 10830 et suiv.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888, 11890.
Impression des réponses aux questions, 3220, 3221, 3222.
Imprimerie Nationale, 11411, 11879, 11880.

INCIDENTS—*Suite.*

Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Inspection du chemin de fer de Québec au Saguenay, 1398.
Inspection gratuite de foin, 716.
Intercolonial, droits de circulation sur, 158.
Interpellation Verville, 8353.
Johnston, Martin, destitution de, 8962.
Joubert, Hélène, destitution de, 11694, 11704.
"Junius", 4112.
Laforce, J.-E., 11843, 11844.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Landry, Andrew, 3863, 6788.
Landry, Félix, 8964.
Landry, Léon-N., 3863.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
LeGallais, J.-A., destitution de, 11607.
Ligne de portage entre Nelson et la jonction Derby, 7106.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Limite d'âge, 12316 et suiv.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348, 2348.
Lysters, N.-S., destitution de, 11777.
Macdonal, Dougald, 12456 et suiv.
Macdonald, lection, affidavit, 217 et suiv.
Macdonald, John, nomination de, 11672, 11674.
Machines à vendre des timbres, 11709.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Madame Mailloux, de Fraserville, enquête, 11675.
Maisonneuve, bureau de poste de, 12470.
Maître de poste de Lloydminster, Sask., 11777.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1438 et suiv.
McConville, Charles, 11306.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McGrath, Matthew, courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, 11749.
McLeod, Duncan, destitution de, 7105, 7107.
McMillan & Delaney, 12457.
Medicine-Hat, Gleichen et Tober, douanes, 11877.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger de Québec, 1038.
Meunier, Charles, de Marieville, 7092.
Miller, affaire—Discours de Mtre A.-E. Harvey, C.-R., 3768, 3769.
Miller, R.-C., comparution à la barre de la Chambre, 3560, 3461, 3762, 3464.
Ministre de la Milice, rapport du "Citizen", 3615.
Montréal, la Commission du Port de, 1575.
Morrison, Alexander, présentation, 4.
Naturalisation britannique, 9616.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861, 11862.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Noms des nouveaux employés de la douane nommés à Niagara-Falls, Ont., 8938.
Noailles, L., nommé traducteur, 1437.
Nouveaux palais administratifs, 11409, 11410.
Nouveaux traducteurs, 11868.
O'Brien, Michael, destitution de, 11065, 11075, 11080, 11089, 11092, 11099.

INCIDENTS—*Suite.*

Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602 et suiv.
Observation sur les motions, 689.
Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603 et suiv.
Opinion du ministère de la Justice, *re* machines à vendre timbres-poste, 11715.
Orateur-suppléant, 6046.
Organisation des comités, 159.
Paquebot "James-Carruthers", 11128.
Parler français dans la Chambre, 11858, 11860.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490 et suiv.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Pension pour les vieillards, 10828, 10984.
Peterborough, écluse d'ascension de, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Point d'ordre, 4983.
Poirier, Pascal, destitution de, 8969.
Pont de Humberstone, 11632.
Port de Souris, 11634.
Poste aux colis, 11655.
Poste rurale, 10355, 10356.
Président du comité général, 6046 et suiv.
Prix du transport du foin, 903.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Quai de Souris, I. P.-E., 11239.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240, 2244.
Questions de privilège, 152, 510, 2062, 3137, 3864, 4059, 4196, 4499, 7855, 7856, 8264, 8705.
Question de procédure, 8705.
Question de règlement, 5168, 5159, 5160, 5161, 6645.
Radiation d'un item de l'ordre du jour, 4196.
Rainbow, 10985.
Rapport demandé, 11655,
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 9500.
Réclamation de madame Laberge, 813.
Réclamations des facteurs, 11603.
Rectification au compte-rendu, 10715.
Règlement, appel au, 6188 et suiv., 6546.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047, 7055, 7058.
Réponses inexactes, 710.
Réponses longues à des questions, 3138.
Représentation parlementaire, 7149, 7151.
Réserve indienne de Kitsilano, 8990.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8982.
Richards, Stephen C., destitution de, 11080, 11081, 11084.
Rivière au Saumon, écoles indiennes de la 1320.
Royal National Sanitarium Association, 982.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 8039, 10355.
Rutherford, John, 721.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Scott, capitaine, 8197, 10125.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Service de l'inspecteur des denrées, 12465 et suiv.
Service de poste rural, 11688, 11748.
Service de télégraphie sans fil, 11686, 11736.

INCIDENTS—*Suite.*

Service du courrier entre Beailly, et Saint-André, 11763.
Service du courrier entre Ottawa et Daniston, 11746.
Service postal transatlantique, 10713.
Smith, Lyman, 7093, 7097, 7099.
Société Royale du Canada, 11405, 11406.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Station postale à Saint-Jacques, Montréal, 11513, 11517.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine, Baldwin, 11840.
Successeur de W. Ray aux archives, 11873.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Système des colis postaux, 11684.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9190, 9228.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Terminus d'Halifax, 7147.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.
Traduction en français des item du budget. 6681.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303, 4305.
Transcontinental.
Transport de la malle à Linwood, 11762.
Transport de la malle entre Antigonish et Livingstone-Cove, 11764.
Travaux de protection à Edmonton, 11832.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320, et suiv.
Ullyot, G.-M., destitué, 6950, 6952.
Usage illégal de la poste, 379.
Vacance de Noël, 1193.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 5211, 11406, 11408.
Version française du budget, 6362, 6653.
Voie de garage à Saint-Alexis, 11237.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.
Wagons, disette de, 289.
Webster, Dr C.-O., révocation de, 11107.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Antigonish, élection d', 10484.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Arcand, Maurice, 8990-91.
Bill naval, 9178-79.
Banque Internationale, 4414, 4415.
Capilano, réserve indienne de, 8884.
Chartier, Léon, démission de, 8037.
Chemin de fer Intercolonial, transport du foin, 2731.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598, 8599; travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6939, 6940.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission des eaux internationales, 4500.
Commission des pêcheries, 11128-29.
Commission du Transcontinental, 9365.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912-13.
Crédits supplémentaires, 8991.
Débats français, distribution des, 11394.
Demande de documents, 4418, 5315, 7153, 12150.
Demande de graines de semences, 4415.
Dépôt de document, 6619, 9364.
Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Détournement du trafic du grain, 2571, 2572.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6901.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037-38.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119.
Droits sur les fruits et les légumes, 7153-54.
Elévateurs régionaux, 12006.
Examen de la vue des pilotes, 6701-2.
Expédition polaire de Stefanson, 4302.
Explications sur un fait personnel, 5318.
Etats-Unis, inondations désastreuses aux, 6827.
Forces navales de l'empire, 4840-41.
Fougère, Peter, destitué, 7111.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620, 6627.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824-5.
Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Glace dans l'Océan Atlantique du Nord, état de la, 6709.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Grève des photograveurs, 7948.
Gutelius, nomination de, 9365.
Intercolonial, bureau administratif, 7045, 7046, 7083.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706, 11137.
Lafontaine, parc, 7417.
Landry, André, 6744, 6763.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940, 12150.
Loi des grains, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.
Manitoba North Western, 12026.
Martin, Elie, destitution de, 11864.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Miller, cas de R.-C., 5323.
Morrison, Robert-C., destitution, dépôt demandé, 6618.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
"Niobé", licenciement de marins du, 8461.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Nord-Canadien, 11792.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Ottawa, entrée du chemin de fer du Pacifique à, 8791.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du, 6618.
Paquet, W.-J., révocation de, et de George Gunn, 5315.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196-97.
Poste aux colis, 7770-1.
Protection des pêcheries, 6711.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Prince-Albert, concession de terre à, 8461, 8706; inspection de homestead à, 8598.
Question de privilège, 5319.
Question de règlement, 9176.
Quai de Sackville, N.-B., 6702-3.
Question préalable, 7634.
Rapport de l'enquête sur la Farmers' Bank, 6938.
Receveur de la poste à Wakaw, 11615.
Règlements des ranches, 7046.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5316-17.
Rivière de l'Est, améliorations à la, 6939.
Saint-Jean, N.-B., améliorations du port de, 4416.
Scott, capitaine, 3562.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.
Service des colis postaux, 11527.
Service postal transatlantique, 7418.
Shantz, David, révocation de, 6955-6.
Sharp, destitution de l'inspecteur, 8353.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Tarif douanier, 6636, 6639.
Taux océaniques, 2571.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.
Traduction des relevés, 11393.
Traité avec les Antilles, 6709.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Travaux de la Chambre, 11655; documents, 3226.
Uniformité de lois de Naturalisation, 2803.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, l', 8462.
United Shoe Machinery Co., 12006.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865-66.
Vétérans de l'invasion des Féniens, 6619, 6712.
Winnipeg, bateau sur lac, 11128.

MESSAGES.

Budget général, 1913-14, 10641.
Budget supplémentaire, 1913-14, 5820, 10641.
Communications du Gouverneur général, 7149.
Discours du trône, 1.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Prorogation, 12534.
Sanction Royale à certains projets de loi, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721, 10351, 10391, 12534 et suiv.
———achat par l'Etat des obligations de 3 p. c. de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Sénat *re* bill des chemins de fer de l'Etat, 12519.
Sénat *re* le bill des grandes routes, 12518.
Son Altesse Royale, adresse, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement, 7636, 7648.
———rejetée, 7980.
———pour l'Ascension, adoptée, 8988.
———8064; retirée, 8078.
Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lecture, adoptée, 11132.
Améliorations aux grandes routes, 8422, 8790, 9068, 9072.
Amendement à la loi des bureaux de poste, adopté, 11910.

MOTIONS—*Suite.*

Amendement à motion du ministre de la Marine pour la question préalable, 7917.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12103; rejeté, 12116.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12125.
———à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12132; déclarée irrégulière, 12133, 12135, 12136, 12137, 12138, 12187 à 12199-12200 à 12218.
———du Sénat au bill concernant Cie de chemin de fer Nord-Canadien de Québec, renvoyé au comité, 11335.
———du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa, renvoyé au comité, adoptée, 11336.
———au bill de la Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
———à résolution pour prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141; déclarée irrégulière, 12141.
Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller, rejetée, 3775.
Aqueduc d'Ottawa, motion adoptée, 8790.
Association Protectrice des Médecins canadiens, amendement, 4006, 4007, 4011.
Avance à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, adoptée, 11910.
Avancement de l'instruction agricole, amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, 83 à 10, 11937.
Banque Internationale, 11524.
Bibliothèque du Parlement, 485.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Canadian Northern Branch Lines Company, adoptée, 8830.
Canadian Northern, 7980, 11725.
Canal de la Baie Georgienne, 2693, 2728, 3858, 3859.
Chemins de fer de l'Etat, pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Classement du personnel des Communes, 12301.
Code criminel, modification du, amendement à art. 4, adopté, 11940.
Coderre, enquête *re* l'hon. Louis, 6263.
Comité des banques et du commerce, 7244, 7770, 9107, 9108.
Comité des bills privés, modification, 3532.
Comité général pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8599, 8609.
Contamination des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, amendement, 8997.
———avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024.
———avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
———avec les Antilles, amendement rejeté, 90 à 52; scrutin, 9064.
———avec les Antilles, sous-amendement rejeté sur division, 9063.
———avec les Antilles, 3e lecture, 8992; adoptée, 9066.
———avec les Antilles, 2e lecture, 2064; adoptée, 2095.
Cours supérieures de la province d'Ontario, amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.

MOTIONS—*Suite.*

Création d'un système de crédit agricole, motion adoptée, 3274.
Crédits à voter, acceptés, 7107.
Déplacement des gares terminus, 1ère lecture du projet de loi, motion adoptée, 7946.
Dépôt d'une résolution modifiant la loi des pénitenciers, 11268.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto, adoptée, 11390.
Dépôt d'un bill concernant la chasse pélagique du phoque, adoptée, 11645.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Dépôt d'un projet de loi modifiant la loi des pénitenciers, adoptée, 11671.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789; adoptée, 11790.
Dépôt d'un bill pour amender la loi des juges, adoptée, 11985.
Dépôt de bill modifiant la loi des grains du Canada, adoptée, 9398.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des élections fédérales, adoptée, 8699.
Dépôt d'un bill relatif aux tribunaux supérieurs d'Ontario, adoptée, 6505-6.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des grains, 8924; motion retirée, 8933.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851; motion adoptée, 8884.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119, 8240.
Election d'Antigonish, 10484.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Encouragement à l'agriculture, amendement à l'article 3, 8347.
Forces navales de l'empire, amendements, 1058, 3566, 3592, 4025, 4630, 4661, 7437, 9413 10236, 10246, 10251, 10267.
Galerie nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Haggart, *re* décès de l'hon. John.
Hus, Mlle Paule, destitution de, (en suspens), 7850.
Industrie fruitière, adoptée, 2343.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Impressions du Parlement, 485.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution, adoptée, 8597.
Landry, *re* André, motion de censure, 6763-64, 6774.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Miller, affaire, 3261, 3768, 3774, 3776, 8465, 9365.
Newman, Jacob, brevets de Frédérick, et autres, adoptée, 8830.
Nominations dans le personnel de la Chambre des Communes, adoptée, 7149.
Noailles, Louis, traducteur à la Chambre, adoptée, 1884.
Orateur suppléant, 9991 et suiv., 9999 et suiv., 1062.
Ordre indépendant des Forestiers, amendement à l'annexe, 7560.
Pension aux vieillards, 961, 2219, 7149.

MOTIONS—*Suite.*

Pollution des eaux navigables, référence à un comité spécial, 8884, 9300.
Question préalable, 7634, 7859.
Question préalable, reprise de la discussion, 8462.
———reprise de la discussion, 8610.
———scrutin, 108 à 73, adoptée, 8692.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 2164, adoptée, 2166.
Règle 17 de la Chambre, 7658.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, 5819.
Restaurant de la Chambre, 485.
Retrait d'un bill concernant la Compagnie du chemin de fer Central, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698, adoptée.
Roche comme membre du comité de l'agriculture, 652.
Rogers, censure contre l'hon. M., 803, 10485.
Séances du matin, en suspens, 8988, 9495.
Séances du samedi, adoptée, 11393.
Subventions au Canadian Northern, 3e lecture, 12191; adoptée, 12204.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9300; non adoptée, 9356.
Tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.
Traité anglo-japonais, 2e lecture, 7160, 7350, 7390, 7400, 7413
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, 7835.
Travaux de la Chambre, 2345, 2347, 3282, 3286.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269, 11274, 11286.

PROJEST DE LOI.

NOTE—Pour détails voir *"Débats"* et *"Discussion des articles"*.
Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Académie royale canadienne des arts, 1ère lecture, 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Alberta—Chemin de fer Central d', 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect. et adopt., 8828.
Alberta Inter-Urban RR. Co. 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8828.
Alberta-Saskatchewan Life Ins. Coy., 1ère lecture, 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Anderson, Frances-Legora, 1ère lecture, 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Antilles—Convention commerciale avec les, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., 2095; 3e lect. et adoption, 9066.
Archives publiques, dépôt et 1ère lect., 11789; 2e lect., 12288; 3e lect. et adoption, 12290.
Association des comptables canadiens, 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 6393.
Association protectrice des médecins canadiens, 1ère lect., 2372; 2e lect., 2372; 3e lect., 4455. (Voir Canadian Medical Protective Assc.)
Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9226-7.
Arthabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., 779; 3e lect. et adoption, 3898.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Bankers Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451; 3e lect., 7399.
Banques d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Banque immobilière, 1ère lect., 1585; 2e lect., 2203.
Banques, (loi des), 1ère lect., 185; 2e lect., 2569; 3e lect., 10983; amendements du Sénat, 11911-11938.
Barnett, O.-D., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; 3e lect., 11721.
Beaver Fire Insurance Company, 1ère lecture, 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9409.
Bishopric, G.-F., (brevet d'invention), 1ère lecture, 288; 2e lect., 978; 3e lect. et adoption, 2769.
Blaustein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Brantford & Hamilton Electric Railway Co., 1ère lect., 6936; 2e et 3e lect., 8829.
Brazilian Traction Light, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
British Columbia Southern Co., dépôt et 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 8829.
British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
British Northwestern Mortgage Co., 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 2111.
Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Bureau du temple et du presbytère de l'église presbytérienne du Canada, 1ère lect., 1996, 6936; 3e lecture, 10407.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Burrard Westminster Boundary RR. & Nav., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11060.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 1ère lecture, 794; 2e lecture, 8367; 3e lect. et adoption, 8416; amendements du Sénat, 10357.
Canada Hail Insurance Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 4455.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lect.; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage Co., 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adopt., 2686.
Canadian Medical Protective Association, dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455. (Voir aussi "Association protectrice des médecins Canadiens".)
Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976; 3e lect., 10103.
Chemin de fer de Campbellford, 1ère lecture, 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.
Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cie Canadian Northern Ontario Railway, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville (Bill n° 98), 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2205.
Cie Canadian Premier Fire Insurance, 1ère., lect., 6248; 2e lecture, 6399.
Cie Canadian Provident Fire Insurance, discussion des articles, 9359; rapport, 3e lecture et adoption, 9363.
Cie Canadian Western Railway, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; discussion en comité, 4550; 3e lecture, 6399.
Cie Commerciale d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434; 2e lect., 10641; 3e lect. et adoption, 10333.
Cie d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Cie d'articles d'électricité de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Cie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Cie de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., et adoption, 3177.
Cie du chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect.; disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Cie de chemin de fer Pacific et Hudson Bay, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.
Cie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. reprise, 3109; rapport, 3117.
Cie d'irrigation et de puissance hydraulique d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3183.
Cie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., (bill n° 97), 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lecture, 6394.
Amendement par le Sénat, 7980.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 9225.
Cie du chemin de fer Southern Central Pacifique, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Cie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Cie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., 2617.
Cie du chemin de fer de Caribou à Barkerville et à Willow-River, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect., et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Cie du chemin de fer Niagara à St. Catharines et à Toronto, 1ère lect., (Bill n° 102), 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.
Cie du chemin de fer Pacific et Peace-River, 1ère lect., 6218; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Cie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 2e et 3e lect. et adoption, 3517.
Cie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204.
Cie du chemin de fer électrique de Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8829.
Cie du chemin de fer d'Ottawa du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.
Cie Northern Empire Life Assurance, 1ère lecture, 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8886; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434.
Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2ème lect., 4457; 3e lect., 6936.
Code criminel, modifiant le, dépôt 85; 1ère lecture, 10367; 2e lect., 11939; 3e lect., 11959.
Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect., 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.
Commercial Acetylène Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.
Commissaires du Port de Fraser-Nord, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; reprise de la disc., 2652, 3106; rapport du bill, 3107; 3e lecture, 3173.
Commissaires du port de Westminster, 1ère et 2e lect., 1739; disc. des articles, 2609; disc. reprise, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adoption, 10232.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect., et 2e lect. 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Corporation épiscopale romaine de Mackenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lecture, 11062; 3e lect., 11722.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2e délibération; amendement du Sénat et adopté, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lecture, 8291; 2e lect., 8810; 3e lect., 10116.
Creighton, Edward-Mackey, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332; 3e lect. et adoption, 11335.
Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.
Deslandes, G.-S., 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect., 10408.
Dominion Northwestern Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., et adoption, 3508.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Drapeaux, usage des, 1ère lect., 6.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lecture, 4111; 3e lect., 6936.
Eaux de la zone des chemins de fer (modifiant la loi des), dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232.
Empire Life Insurance Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Epizooties, 2e lect., 10145 et suiv.; 3e lect. et adoption, 10148.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12086.
Falsifications, (Loi des), 1ère lect., 10573; 2e et 3e lect., 11986; adopt., 11987.
Failing, C.-F., 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 2e et 3e lectures, 8303.
Forces navales de l'empire, dépôt, 687; 1ère lect., 707; 2e lect., 4305; 3e lect., 10349; adoption, 10350.
Foy, A.-Raby, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6393; 3e lect., 6936.
Froste, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898 et suiv. Amendements du Sénat, aodptés, 10087.
Gardien du phare de l'Ile-au-Œufs, 9487, Pelletier, Tancrède, démission de, 9487.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lecture, 2372.
Genier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Glengary & Stormont RR. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11058.
Gogarty, F.-M., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6942.
Gold Medal Furniture Coy, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; 3e lect. et adopt., 3183.
Gold Medal Furniture Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 10148; 3e lect. et adopt., 10202.
Grand Lodge Order of Elks, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Grandes Routes, (Loi des), dépôt, 967; 1ère lecture, 967; 2e lect., 8416; 3e lect. et adopt., 9106.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
G.-T.-P., obligations du, 3e lect., 1620.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967; 2e lect., 1481; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.
Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2ème lect., 7806; 3e lect., 8303.
Hearns, J.-W., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399 et 3e lect., 6937.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lecture, 2686.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Hutchinson, allocation à Melle, 1ère, 2e, 3e lect. et adoption, 11985.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat, adoptés, 9867.
Imperial Traction Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Ingleby, Geo.-D., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect. et adop., 11986.
Inspections et de la vente, (Loi des), 1ère lect., 9967; 3e lect. et adoption, 12288.
Instruction agricole, dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; 2e lect., 8346; 3e lect. et adoption, 9072.
International Trust & Investment Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 4109-4110.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.
Juges, (Loi des), 1ère et 2e lect., 11985; comité, 12148-12275; 3e lect. et adopt., 12276.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Lacey, M.-K., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
La Cie du Chemin de fer Calgary à Edmonton et à Fort McMurray, 1ère lect., 1778; 2e lecture, 2204; 3e lect., 3522.
Lois de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Loi des chemins de fer, 1ère lect., 9973; 2e lecture et disc. des art., 10202; 3e lect. et adoption, 10226. Amendements du Sénat, renv., 12384.
Loi des compagnies, dépôt, 151; 1ère lect., 152.
Loi des prisons et maisons de correction; dépôt, 11667; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption.
Loi électorale, dépôt, 968; 1ère lect., 969.
———1ère lect., 8699.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.
Manitoba, Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.
Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8229.
Marine et Pêcheries, dépenses casuelles, 12402 et suiv.
Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Mayers, Emma, 1ère et 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
McDonald, Georges, Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Messageries, tarifs des, modifiés et adoptés, 3557.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 1399; 2e délibération et adoption, 11062.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546.
Modifiant la loi des Terres Fédérales, dépôt, 1996; 1ère lect., 1997.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adoption, 9373.
Montéal—Commissaires du port de. Dépôt, 707; 1ère lect., 708; comité, 931; 3e lect., 3377.
Nathanson, Nalhan-L., 1ère lect., 6248; 2e lecture, 6399; 3e lect., 6937.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Naturalisation, dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Newman, F.-J., *et al*, brevet de, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amendements par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 950; disc., 3719; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
New-Westminster.—Commissaires du Port de, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Nipissing Central Railway Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Northern Empire Life Insurance Co., 1ère lecture, 484; 2e lect., 780.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; *re* lect., 8806.
Octroi aux volontaires, 1ère lect., 10237; 2e lecture, 10987; 3e lect. et adoption, 10239.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1ère lect., 967; réservé 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 75660. lect., 1482; 3e lect., 2617.
Ottawa Gas Co., 1ère lect. et 2e lect., 1293; 3e lect., 2618.
Ottawa & Montreal Transmission Co., Ltd., 1ère lect., 1936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.
Ottawa Terminals RR. Co., 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lecture, 11939.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920; 3e lect., 8992.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité; 3e lecture et adoption, 11721.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adoption, 8809.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 5; 2e lect., 8851; 3e lect., 8884.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lecture, 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépçt et 1ère lect., 12143; 2e lect., 12204; rapport, 12211.
Prisons et maisons de correction (Loi des), dépôt 1267; 1ère lect., 11267; 2e lect., 3e lect. et adoption, 11795.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9336.
Primes aux volontaires, dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 937; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise et discussion, 3425; rapport, 3456; 3e lect., et adoption, 10126.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Québec—Commissaires du port de, 1ère lect., 6935; 2e lect., 8806; 3e lect. et adoption, 8806.
Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Quebec Rapid Transit Co., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.
Radiotélégraphie, dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485; 3e lect., 8392.
Raynor, Elizabeth-Adelaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.
Real Estate Loan Co. of Canada, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 9356.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 2e et 3e lecture et adoption.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Réserves forestières et parcs fédéraux, dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e lect. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 6399; 3e lect., 6936.
Richard, l'hon. A & Consorts, 1ère lect., 2160; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3956-3958.
Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1ère lect., 732; 2e lect., 903; disc. des art., 9061; 3e lect., 1675.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adoption, 6936.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Sociétés coopératives de crédit, dépôt et 1ère lect., 9299.
Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect. 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939.
Subsides n° 249, 1ère, 2e et 3e lect., et adop., 12488.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204.
Subvention au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Tarif des douanes.—Adoption, 11789.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.
The Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407.
The Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc. des art., 9356; 3e lect. et adoption, 9356.
Toronto Terminal Railway Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10406; 3e lect., 10107.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; 3e lect. et adoption, 7417.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 8505; 1ère lect., 8503; 2e lect. et disc. des art., 9828; 3e lect. et adoption, 6844.
Van Buren Bridge Company, dépôt et 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.
Vancouver—Commission du port de, dépôt, 8746; 1ère lect., 8747; 2e lect. et discussion des articles, 9154; rapport, 9160; 3e lect., 9252.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; disc., rép., 2674; rap. et 3e lect., 2676.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et adoption, 10370.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; 3e lecture, 2617.
Winnipeg—Approvisionnement d'eau, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 10574.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e l., 10407; 3e lect., 11062.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.
Zone du chemin de fer, dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adoption, 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 591.
Banques d'épargnes de la province de Québec, adopt., 10437.
Banques, modifiant la loi des, 1294 et suiv., 1ère et 2ème lect. et adoption, 1299.
Bureaux de poste, amendement à la loi des, dépôt, 11910.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 721; 1ère et 2ème lectures, et adoption, 794.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Chemins de fer, modifiant la loi des, dépôt, 9610, adoption 9976.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2ème lectures et adoption, 12320.
Colis postaux, dépôt, 10124, adopt., 10357.
Commission de conservation, 9177.
Convention commerciale avec les Antilles, 809, 906.
Cour suprême, traitement du registraire, 1re et 2e lectures et adoption, 8291.
Crédit agricole, création d'un système de, (dépôt), 3226.
Epizooties, rélative aux, (dépôt, 9497, 1re lect., 9898; 2e lect., 9898; adoption, 9898.
Finance, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 7154.
Forces navales de l'empire, (dépôt), 810; adoption, 3365. (Voir débats pour discussion.)
Galerie Nationale du Canada, 8990, 9252, 9266.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 722.
Grains, loi des, 8924, 9373, 9398.
G.-T.-P., achat des obligations du, (dépôt), 902, adopt., 1620.
Grand-Tronc-Pacifique, avance à la Compagnie du, (dépôt), 11910, 1re lect. et disc. en comité, 12140 et suiv.; 2e lect. et adopt., 12142.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Hôtel de la Monnaie, (dépôt), 8037; 1re et 2e lectures et adoption, 8920.
Hutchinson, prime à Melle, (dépôt), 10352; 1re et 2e lect. et adopt., 10987.
Inspections et de la vente, loi des, 1re lect., 9967, 2e lect., 9967, adopt., 99.
Inspection et pesage des céréales, 8597.
Instruction agricole, adoption, 2204.
Juges, loi des, (dépôt), 11526, disc. en comité, 11959; 1re et 2e lect., 11985; adopt., 12149.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, discussion reprise, 9112; amendement Cochrane, 9113; 1re, 2e et 3e lect. et adopté, 9147.
Marques des fruits, 9614.
Modifiant la loi de la marine marchande, 722.
Navigation, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 808.
Pénitenciers, loi modifiant loi des, (dépôt), 11268; discussion en comité, 11656; 1re, 2e lectures et adoption, 11671.
Port-Arthur, bassin de radoub à, (dépôt), 9871, 10119.
Primes à la fabrication de l'acier, 1re lect., 10483, 2e lect., 10483, adopt., 10483.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, discussion en comité général, 9160; adopt., 9176.
Québec, commissaires du port de, (dépôt), et discussion, 1re lecture, 8866; 2e lect. et adoption, 8280.
Radiotélégraphie, (dépôt), 723; comité, 794; 1re et 2e lectures et adoption, 804.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Règle 17 de la Chambre, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609.
Rentes viagères de l'Etat, modifiant la loi des, (dépôt), 1re lect., 9497, 9871; 2e lect. et adoption, 9888.
Sénateurs supplémentaires, (dépôt), 902.
Somme à voter pour subsides, 7106, 7107.
Subsides aux chemins de fer, 12007; adoptée, 12008.
Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Temiskaming et du Nord d'Ontario; discussion, rapport, 1re et 2e lectures et adoption, 12144.
Subventions aux chemins de fer, 11647.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton; adoptée, 12026.
Subventions au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord, adoptée, 12026.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle-Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du port de Burrard-Inlet, 12030, adoptée, 12033.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tilsonburg et Embro, 12025, adoptée.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions aux chemins de fer Nord-Canadien, 12033, 12086, 12140.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Tarifs des messageries, 3532, 3557.
Télégraphie, création d'un service impérial de, (dépôt), 9498.
Traité anglo-japonais, adopt., 6700.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.
Vancouver, commissaires du port de, 8740; 1re et 2e lectures et adoption, 8746.
Vote et texte de la motion modifiant règle 17 de la Chambre, 8094.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon Gallois, 812.
———fusils Ross, 6700.
———wagons particuliers, 815.
———d'horloges, 9483.
———meubles d'occasion, 9483.
———pendules, 8702.
———terrains par le gouvernement à Ottawa, 2801.
———du ministère des Postes, 9481.
Acton-Vale, édifice public, 9111.
Acton-Vale, et St-Théodore, transport du courrier entre, 822.
Adam, S.-E., 649.
Administration du pénitencier de Portsmouth, 3277.
"*Advocate,*" la goélette, 1601.
Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Affranchissement des journaux, 611.
Agent canadien à Anvers, 3132.
Agents douaniers du comté de l'Islet, 2230.
Aide à l'agriculture, 7685.
Alain, Jean, 11908.
Alain, Québec, transport du courrier, 11901.
Alberta, gaz naturel de l', 4013.
———griefs de l'Association des producteurs de laine de l', 4195.
———importation de moutons dans l', 4194, 4568.
———pétition des cultivateurs d', 11903.
———ventes de terres dans l', 7687.
Aldershot, camp d', 9480.
———camp de, approvisionnement, 8362.
———glace pour le camp d', 2801, 6456.
———camp d', renvoi d'office du gardien, 5324.
Alexander, Alexander, 1034.
Allaire, J.-O., 6463.
Allen, Islam, 8885.
Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Améliorations des grandes routes, 815.
Amendement à la loi des compagnies, 615.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Amherst-Point, quai à, 1187.
Ammon, N.-B., receveur des postes à, 12292.
Amqui, service du courrier, 3133.
Annapolis, piliers de protection contre la glace dans la rivière, 7245.
Antigonish, crédits pour le comté d', 2438, 2691, 3666.
———inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———service du courrier dans le comté d', 3280.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Arisaig, N.-E., directeur de la poste à, 2437.
Arpentage d'un township de l'ouest, 9489.
Arsenal d'Halifax, 1593.
Arthabaska, bureau de la poste, 608.

QUESTIONS—*Suite.*

Asselin, Olivar, 602.
Asselin, rapport de M., 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Atlantic, Quebec and Western, chemin de fer, 4015.
Atlantique et Lac Supérieur, chemin de fer, 2228.
Audette, L.-A., 11909.
Auditeur général, 9483, 10435.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Automobiles de l'Etat, 1178.
Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Autorisation des compagnies, 616.
Avignon, bureau de poste d', 5322.
———directeur de la poste d', 7843.
———Qué., receveur de la poste à, 6949.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Aylmer, Qué., receveur de la poste à, 8359.
Backshore et Pictou, service de la poste entre, 611.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer de la, 2228.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 1601.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Baie Saint-Paul, quai de la, 11390.
Baie St. Peters, I. P.-E., quai de la, 3131
Baillie, John, 614.
Banque Internationale, 11524.
———enquête *re*, 11524.
Balkam, M., 8118.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Barrington, inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassano, édifice public à, 824.
Bassin à flot à Québec, 1779.
Bassin de radoub à Québec, 1779.
———de Connaught, 597.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bath, service du courrier à, 7844.
Bathurst, levée des lettres à, 6699.
Bayfield, H.-A., 3126.
Bay-Fortune, brise-glace à, 6459.
Bayside et St. Andrews, service postal entre, 7844.
Bayview, homarderie de, 823.
Beaudet, J.-S., 9482.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Bedford, service postal de, 2229.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bellemare, P., 572.
Beresford, brise-lames à, 1781.
Bergeron, Charles, 9490.
Bernard, Edmond, 9482.
Bernard, John, 1537.
Bernard, Pierre, 11908.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bernier, L.-V., 647.
Berthierville, quai de, 2435.
Bettez, Alfred, 6463.
Bishop, Alfred, 7155.
Blain, Thomas, 11909.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8036, 8118.
Bonaventure, bouées dans la rivière, 11526.
———chèques à recenseurs du comté de, 2481.
———distribution des faveurs ministérielles dans, 3525.
———nominations d'inspecteurs des poids et mesures dans le comté de, 6948.
———recenseurs du comté de, 2435.
———service du transport des dépêches dans, 8893.
———station de signaux de, 10711.
———station des signaux de tempête de, 11392.
———surveillant des travaux dans, 7843.

QUESTIONS—*Suite.*

Boudreau, Albert, 11908.
Boulard, gardien de phare à, 9111.
Boulardarie-Centre, bureau de poste de, 2689.
Boules, transport du courrier des, 10709.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7848, 7849.
Bourk, lt-col., 1789.
Bourque, Alexis, 7849.
Bourque, Marin, 1536.
Boylston et South-Manchester, service du courrier entre, 4567.
Boyter, D., 8885.
Bow, William, 1399.
Brennan, James-F., 8901.
Brennan, Vincent, 1183.
Bridgewater, salle d'exercices de, 1187.
Brigham-Farnham, transport du courrier de, 2232.
Brise-lames à Beresford, 1781.
Bromptonville, transport de sacs du courrier, 5324.
Brise-lames de l'Ardoise et de Black-Point, 7601.
Brunelle, William, 7158.
Bukard, George-F., 604.
Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Buyold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E., hôpital de, 4191.
Burdett, poste de douane à, 824.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Bureaux de conciliation, 712.
Bureaux de l'Etat à Montréal, 2227.
Burriss, R.-A., 827.
Cabotage canadien, 1600.
Cacouna, approvisionnement d'eau de la station de, 8596.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837, 7838, 7839, 8116, 8355, 8593, 8594, 8595, 8894.
Cadenas de sacs postaux, 8970.
Cadenas pour sacs aux dépêches, 8593, 8595, 9481.
Cadenas pour sacs du courrier, 7426, 7430, 8355, 8356.
Caisses d'épargnes de l'Etat, 1786.
Caisses d'épargnes postales, 1600.
Caldwell, Artur-B., 8360.
Cameron, Thos., 649.
Campbelton-Gaspé, service de navire à, 7426.
Campbelton-Gaspé, service de vapeurs, 3528.
Campbelton-Gaspé, service du steamer, 4563.
Canada, le, à l'Ile Pomquet, 1534.
Canadian Biscuit Company, 4565.
Canadian Northern, chemin de fer, 12147.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Canadian Northern, statistiques, 11904.
Canadien du Nord d'Ontario, Cie du chemin de fer, 7159.
Canada, histoire officielle du, 975.
Canada, population du, 978.
Canal Chambly, 2800.
Canal de Panama, 612.
Canal de St-Pierre, 981.
Canal de St-Pierre, amélioration du, 814.
Canal Welland, construction du, 952.
Canal Welland, surintendant de, 952.
Canot de sauvetage de Picton, 980.
Canso, homarderie de, 10236.
Cap-de-la-Madeleine, quai du, 1598, 1788.
Cap-Noir, Est, bureau de poste au, 4567.
Cap-Breton, drague, 1589.
Carabines Ross, 8358.
Carabiniers de Kootenay, 1037.
Cardston, percepteur des douanes à, 1036.
Cargaisons maritimes, 1600.
Carleton, Qué., gardien du phare de, 11392.

QUESTIONS—*Suite.*

Carleton, Qué., gardien du quai de, 11392.
Carleton, service du courrier à, 7846, 8361.
Carrier, Gervais, 715.
Carrier, William, 649.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Centenaire de la Paix, 12292, 12293.
Céréales, loi des, 2485.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chagnon, François, 650.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chambly, canal, 2800.
———surintendant du, 11134.
Chambre des Communes, messagers de la, 2221.
———rédaction des lois de la, 10707, 10708.
Champagne, A.-G., 10710.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Champoux Frères, D'Israéli, Qué., 8362.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chaput, Jos., 1538.
Charles-Cove, transport des courriers à, 638.
Chateauvert, Georges, 646.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Chemin de fer du Grand-Tronc à New-Hazelton, 1395.
Chemin de fer du Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Est de Québec et de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, 6947.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Cherté de la vie, 2223.
Chisholm, Archibald, 9489.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Chouinard, E., 9487.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Circulation monétaire, 8596.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Cléroux, Amédée, 7606.
Clôture de fil de fer, 595.
"Coast Guard", le journal, 1588.
Colborne, sous-percepteur des douanes à, 8364.
Cole-Harbour, quai de, 3129.
Colis postaux, 596, 3669.
Collin, Joseph, 12146.
Colombie-Anglaise, saumon de la, 2688.
Colombie-Anglaise, ventes de terres des sauvages dans la, 8355.
Colonels honoraires, 2234.
Commerce des Antilles, 612.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1035.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission de conservation, 8896.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacées, 2692.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission des services publics, 813.
Commission du pilotage, 2441.
Commission du port de Québec, avocat de la, 628.
Commission du service public, 1788.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.

QUESTIONS—*Suite.*

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Concessions de homesteads, 8592.
Conditions des classes ouvrières, 1782.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Construction de quais, 9111.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Contrecœur, destitutions à, 4018.
Conway, M.-T., 7436.
Corde de manille, 10709, 10710.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Corry-Laverdure, réclamation, 11136.
Coste, H.-D., 616.
Côté, Sask., bande des sauvages de, 8887.
Country-Harbour, embranchement de l'Intercolonial, 2482.
Cousins, Arthur, 8900.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destitués au comté d'Antigonish, 2690.
Crispo, Jeffery-M., 3524.
Crowe, colonel, résignation du, 11135.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Cullen, Francis, 11392.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Dagneau, J.-F., 9486.
Daigle, Napoléon, 9111.
Dalhousie, service de vapeurs sur, 7841.
Danby et Ste-Christine, transport du courrier entre, 820.
Dauphin, stations agricoles dans le comté de, 6617.
Dans, John-W., destitution de, 643.
Dawson, destitutions à, 2237.
Dea, Edmund, 7435.
Défense de l'empire, le ministre des Postes et rie, 8034.
Deland, A.-N., 647.
Demande de documents, 7248.
Demande de dossier, 8119.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Demers, Gédéon, 9111.
Département de l'imprimerie et de la papete-1190.
Département des Mines, 2227.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1140.
Deschamp, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Desjardins, Auguste, 2234.
Desrosiers, Mme E., 648.
DeVarennes, Dr Jos., 6462, 6463.
Devereux, Melle, 624.
Dickin, George, 1185.
Différends industriels, 1035.
Dionne, A.-E., 650.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
D'Israéli, édifice public à, 6945.
D'Israéli, Qué., promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525, 11902.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Dominion Steel Works, 11901.
Duncaster, réserve de, 4564.
Dorchester, directeurs des postes dans, 3529.
Dorchester, transports postaux dans le comté de, 631.
Dorchester, N.-B., tronçon de l'Intercolonial à, 2224.
Doré, François, 9111.
Dorsett, W.-E., 1183.

QUESTIONS—*Suite.*

Douglas, Harwood, 7434.
Douglas, Howard, 4019.
Douanier à New-Campbelton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Dragage à Port-Hood, 1779.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2798.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duchemin, commissaire, affaire Sangster, 8703.
Duchemin, M., paiements de deniers à, 8361.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dunn, Albert, 7435.
Dupont, Joseph, 2688.
Dussault, Georges-Albert, 3527.
DuVernet, Dr, 8701.
Earl Grey, steamer, 3132.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Eboulements, service postal des, 8117.
Ecluse de la rivière St-Charles, 6458.
Edifice public à Stellarton, 979.
Ehler, W.-E., 8365.
Election de Maisonneuve, procès relatif à l', 3132.
Elevage des animaux à fourrures, 2237.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528 .
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2003.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés de la Marine destitués dans Rimouski, 2239.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Douanes destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2238.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Enquête relative à loi Farmers' Bank, 820.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Enseignement professionnel, 980.
Enseignement technique, commission d'enquête sur l', 2800.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Entreprises de bouées, 7158.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Erinville, maître de poste d', 7837.
Escuminac, bureau de poste à, 4567.
Esquimalt, bassin de radoub à, 8886.
Eurêka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.

QUESTIONS—*Suite.*

Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du professeur Barnes, 3131.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Exportation de crème, 605.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition Panama-Californie, 7434.
Factage rural, 2237.
Facteurs de la poste, 2484.
Facteurs, service des, 2002.
Fairville, N.-B., bureau de poste de, 3130.
Farley, Mme Paul, 1790.
Farmers' Bank, 12520.
Farmers' Bank, commission d'enquête sur la, 2802.
Farmers' Bank, enquête relative à la, 641, 820.
Farnham, camp militaire de, 4014.
Favoritisme politique, 2003.
Fénians, invasion des, 9870.
Filteau, J.-A., 645.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fisher, Ward, 1188.
Florenceville et Upper-Wicklow, service postal entre, 7844, 8360.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Fonctionnaires de l'Intercolonial, 951.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Force permanente, approvisionnements de la, 2800.
Fort St. Lawrence, inspecteur du dragage à, 1587.
Fournier, Honoré, 1784.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
France, valeurs canadiennes offertes en, 2004.
Fraser, famille, 9484.
Fraserville, port de, 1038.
Fredericton, achat de terrains à, 633.
———destruction d'un pilier à, 7246.
———terrains militaires à, 1593.
Gages payés aux journaliers, 978.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gallivan, Melle Annie, 715.
Gare à Sayabec, 2228.
Gatros, N.-B., quai de, 3279.
Gaudet, J.-D., 1538.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gazette du Travail, les correspondants de la, 822.
Gendron, Ernest.
Gilbert, Arthur, 632.
Giroux, Dr, 12146.
Glace artificielle, 2692.
Glace pour le camp d'Aldershot, 2802.
Gleichen, bureau de douane à, 824.
Gloucester, N.-B., transport du courrier dans, 4016.
Gobeil, Antoine, 11135.
Gobeil, Joseph, 11135.
Godbout, Hubert, 8365.
Gordon, John-A., 7606.
Goulman's-Point N.-E., brise-lames, 4567.
Grand'-Mère, édifice public à, 1037.
Grand-Tronc, procédures contre de hauts fonctionnaires du, 2235.
Grand-Tronc-Pacifique, les directeurs du, 613.
Grande-Rivière, quai de, 2233.
Grands chemins, amélioration des, 815.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fénians, 637, 818.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications de la campagne des Fénians, 2686.
Gray, Ambrose, 11906.

QUESTIONS—*Suite.*

Grondines, service du téléphone à, 7844.
———station de téléphone maritime des, 4016.
Grosvenor, courrier de, 10708.
Gray dit Gendreau, Joseph, 8900.
Gun hild, le, 1785.
Gutelius, T.-P., 615, 8363.
Guysborough, N.-E., bouées à, 4570.
Guysborough, à Sunnybrae, embranchement de, 2008.
Guysborough, employés de la douane à, 9110.
Guysborough, N.-E., garde-pêche dans, 1534.
———homarderies de, 4570.
Guysboroug, Larry's-River et L'Anse-à-Chabot, service du courrier de, 2802.
Halifax, arsenal d', 1593.
———directeur vétérinaire général à, 9110.
Halifax à Prospect, service du courrier d', 2687.
Haltie, W.-A., 651.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hants, N.-E., comté, grève dans, 8892.
Hartzell, F., 7434-5.
Hébert, Joseph, 2238.
Heckey, Richard, 3531.
Hendsbee, Robert, 713.
Histoire officielle du Canada, 975.
Hobson's-Nose, phare de, 1187.
Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Homarderie de Tracadie, 981.
Homestead, 9, 27, 22, 41, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
———pour les édifices publics, 7687.
Hough, John, 10711.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Houle, Emile, 2440.
Hudson, chemin du quai de, 975.
Hughes, major-W.-S., 3278.
Hull, quai de, 596.
Humphreys, E.-C., 1536.
Hussards, C., 6ième, 9611.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare de l', 9487.
Ile Bataille, droits de pêche sur l', 2801.
Ile du Prince-Edouard, bac à vapeur pour l', 3280.
———bacs transbordeurs de l', 2797.
———bateau transbordeur à l', 979.
———cour suprême de l', 9610.
———dragage dans l', 8899.
———ingénieurs des Travaux publics dans l', 8898.
———services de transport des dépêches, 8117.
———subside fédéral à, 4566.
———transbordement des wagons sur l', 9484.
Ile Fighting, droits de pêche sur l', 3133.
Ile-Perrot, pont de l', 10233.
Ile-Verte, quai de l', 1787.
———service du courrier à, 4570.
Ile de la Madeleine, lettre par télégraphie sans fil aux, 3129.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
———des Orientaux, 1188.
———du Canada, 4571.
———par nationalité, 619, 620.
Importation de beurre, 605.
———du ciment, 610, 622.
———de plaques pour murs, 2235.
———de portes, 2232.
Importations à vil prix, 605.
———et exportations, 606.
———et exportations d'avoine, 606.
Incursion des Fénians, indemnité, 7433.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Industry, le dragueur, 622.

QUESTIONS—*Suite.*

Ingérence dans les élections, enquête à l'égard de faits d', 2220.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Inspecteurs de fruits, 2691.
———de homesteads, 626.
———de homesteads à Estevan, 713.
———de homesteads à Humboldt, 819, 820.
———de homesteads à Prince-Albert, 820.
———de homesteads à Saskatoon, 820.
———de homesteads, à Smythe, 641, 642.
———de homesteads à Yorkton, 1036.
Inspections de concessions gratuites, 3219.
Inspection des embranchements de l'Intercolonial, 2232.
Inspections des homesteads, 2796.
Intercolonial, achat de linoléum, 3526.
———administration de l', 1180.
———allume-feu pour l', 977.
———classification des employés, 8596.
———comité de conciliation, 6457.
———commissaires de l', 9869.
———dimanches, 8362.
———embranchement de Country-Harbour, 2481.
———embranchement de Guysborough, 594.
———embranchement "Tobin", 8885.
———embranchements de l', 3224, 3666.
———employés à Stellarton, 5320.
———employés d'ateliers, 5321.
———fonctionnaires, 951.
———fourniture de glace, 2062.
———Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, gardien de gare de l', 8901.
———gestion de l', 642.
———glace, 1786.
———inspection des embranchements de l', 2232.
———installation du gaz aux ateliers de l', 3225.
———Lavery, P., chef, cantonnier, 11906.
———lignes d'embranchement de l', 2000.
———New-Glasgow, 952.
———percepteurs des billets sur l', 2225.
———recettes de l', exercice 1911-12, 11525 .
———salaires sur l', 6457.
———section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
———service de l', 8891.
———station à Saint-Bernard, 952.
———station à Trenton, 952.
———suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———terminus d'Halifax, 613.
———rapport du foin sur l', 3277.
———transport gratuit du foin sur l', 1034.
———traverses de l', 2229.
———tronçon de l', à Dorchester, 2224.
———uniformes d'hiver des employés de l'.
———voitures à marchandises de l', 1179.
———wagons sur l', 2225.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat, 610.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Isaac's-Harbour, homarderie d', 977.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Jacob, Ernest, 646.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Joliette, bureau des douanes à, 1533.
———destitutions à l'arsenal, 1594.
———sous-percepteur des douanes à, 1539.
Jones, J.-P., 9868.

QUESTIONS—*Suite.*

Journaliers, gages payés aux, 978.
Journaux favorisés, liste des, 8355.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Kennedy, Isaac, 1599.
Kentville, bois sur la ferme de l'Etat à, 9109.
———édifice public de, 3127.
———ferme expérimentale de, 7155.
Kildare, receveur des postes à, 1534.
Kingsboro, maître de poste de, 6460.
Kingston, collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay, carabiniers de, 1037.
Labillois, Alexandre, 7848.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 9612.
Lachlan, Lévi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Laforce, J.-E., 3223.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
Landry, Adolphe, 1393.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lane, C.-S., 1596.
Langevin, Jean-Octave, W.-V., 9488.
Lanoraie, destitutions à, 2604.
———quai de, 2692.
La Patrie, contrat signé avec, au sujet d'impressions, 8700.
———de Montréal, travaux d'impression de, 8357.
Larouche, S., 2238.
L'Assomption, quai à, 3663, 9612.
———quai de la rivière, 817, 12146.
———travaux publics dans, 9612.
Lavoie, Calixte, 829.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Lavoie, Louis, 2796.
Leblanc, Maurice, 7843.
Leblanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville, bureau de poste de, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lemay, Omer, 9111.
Les Mauvaises Herbes, distribution du volume, 636.
L'Etoile, Joseph, enquête sur le compte de, 2222.
Lévis, camp de, fournitures du, 6461, 6462.
———gare de, vente de journaux à la, 6462.
———propriété militaire à, 12291.
Lewis, Melle Gertie, 715.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 2000.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Linwood, entreprise postale de, 616.
L'Islet, agents douaniers du comté de, 2230.
———bureaux de poste du comté de, 1785.
———destitutions dans, 3134.
———quai de, 1784.
———receveurs de la poste, comté de, 1789.
Liste d'adresses postales du département d'Agriculture, 636.
Liste des vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, 600.
Little-Current, phare de, 8885.
Little-Sands, brise-glace à, 6459.
Loi des céréales, 2485.
Loi des différends industriels, 3286.
Loi des grains du Canada, 2350.
Loi des pénitenciers, 8119.
Loi du mariage, 594.
Long-Beach, parc à homards de, 6461.
Longs, bureau de poste, 9485.

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Longtinville, maître de poste de, 603.
Lord, Dr, 11905.
Lord, Jos., 650.
Lorne-Valley, I. P.-E., port des lettres à, 9869.
Lyons, capitaine V., 2693.
———service du courrier à, 8898.
Louiseville, emplacement à, 11512.
Lynch, Stanton, 615.
Lyons, capitaine V., 2093.
Macdonald, Gordon, 828.
———John, jr., 2688.
Mack, S.-E., 819.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Maisonneuve, bureau de poste à, 624.
Malbaie, courrier de, 10712.
Manitoba, terres marécageuses du, 4013.
———titre de biens-fonds au, 12292.
Manley, H., 6463.
Mann, George-S., 652.
Manufacture de cartouches, 6458.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Marcotte, Omer, 829.
Maria, dépense dans la paroisse de, 7433.
Mariage, loi du, 594.
Maskinongé, dépense de $150,000 dans, 10434.
Mayflower, désastre du, 2441.
———naufrage du, 7248.
Mayrand, Eugène, 2440.
McAllister, Charles, 11908.
McCraw, Bynn, 8901.
McCutcheon, M., 714.
McGee, James-A., 2005.
McGougan, J.-Mackay, 1536.
McGrath, E.-A., 7605.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
McLellan, A.-L., 12519.
McLeod, Duncan, 651.
McLeod, John-S.-T., 8898.
McLeod, Malcolm, G., 613.
Meadowville à Murrayfield, N.-E., service postal de, 4302.
Medicine-Hat, agent des terres à, 825.
———bureau de poste à, 823.
———inspecteurs de homesteads à, 9487.
———service de la poste à, 2482.
Merger de Québec, 1535.
Messageries, tarif des, 9612.
Messagers de la Chambr edes communes, 2221.
Métapédia, incident de drapeau à, 7600.
Metcalfe, maître de poste de, 603.
Michaud, J.-A., 8891.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Middleton et Port-George, N.-E., transport des dépêches de, 6949.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha, quai de, 11391.
Milice canadienne, 4569.
Milford-Sud, et de Lake-Munroe, service postal de, 2229.
Millsville à Dalhousie-Mountain, courrier de, 7839.
Milward, John, 644.
Mines, département des, 2227.
Ministre de la Milice et de la défense de l'empire, 601.
Ministre de la Milice et les wagons particuliers, 602.
Ministre des Postes, et la défense de l'empire, 602.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Monk, démission de l'hon. M., 601.
Mack, M., secrétaire particulier de, 603, 604.
Monnaies canadiennes, 8700.

QUESTIONS—*Suite.*

Montcalm, directeur de la poste de, 7841-2.
Montréal, capitaine du port, 1535, 10122.
———bureau de poste de, 2227.
———bureaux de l'Etat à, 2227.
———commissaires du port de, 1532, 10123.
———Parc Lafontaine, 72456.
———ponts de, 2436.
———raccordement du G.-T.-P., avec, 951.
———salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, 2686,
———service de distribution de la malle à, 7840.
———stations postales de, 9868.
Moosejaw, appréciateur des douanes à, 10434.
———édifice de l'immigration à, 11521.
———employés du bureau des terres à, 11134.
———enquête au sujet des bureaux de poste de, 7842-3.
———inspecteurs de homesteads à, 822.
———terres fédérales de, 2797.
Morin, David, 1784.
Morin, Esdras, 973.
———J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Morrow, John, 8364.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Mowatt, W.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7433.
Munroe, concession, 9109.
Murray, David, 978.
Murray-Bay, emplacement du bureau de poste de, 6462.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton, douanier à, 2689.
New-Carlisle, édifice public de, 7841.
———ferme expérimentale à, 7605.
———station d'expérience à, 2221.
New-Chester, directeur du bureau de poste à, 3280.
New-Glasgow, Intercolonial à, 952.
New-Harbour, brise-lames à, 10122.
———directeur de la poste à, 8037.
New-Hazelton, chemin de fer du Grand-Tronc à, 1395.
Nictaux, N.-E., piscifacture de, 7430.
Niobé, Le, 1785.
———réfection du, 2229.
Nombre de cultivateurs canadiens, 636.
North-Sydney, édifice public à, 3664.
Northumberland, détroit de, dragage dans le, 2799.
Neuville, service postal de, 630.
Nouvelle-Ecosse, poste rurale dans la, 8898.
Noyan, fonctionnaires de douanes, 630.
Ocean Limited, 1396, 1398.
O'Leary, Thomas, 8365.
Ontario Equipment Co., 7426, 8356, 8357, 9479, 9869.
Orange, George, 2439.
Osborne, Frank-A., 1037.
Osgoode-Station, maître de poste d', 1035.
Ottawa, district fédéral, 2237.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Oyster-Pond, N.-E., douanier à, 7684.
Pabos, brise-lames, 981, 1181.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 616.
Pacifique-Canadien, taux de fret sur le, 11907.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Panneton, M., C.-R.
Parc à homards à Canso, 634.

QUESTIONS—*Suite.*

Parc à homards à Goldboro, 640.
Parcs fédéraux, surintendant des, 975.
Paré, Anthime-T., destitution, 647-648.
Parry-Sound, inspecteurs des poids et mesures à, 4193.
Parsboro, édifice public à, 1187.
Paspébiac, quai de, 10830.
Passages à niveau, 634.
Patterson, Charles, 1599.
Pêche aux crustacés, commission d'enquête sur la, 2692.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Pêcheries, règlements relatifs aux, 8359.
———transgression de la loi des, 4193.
Pêcheurs de phoques, réclamations des, 2801.
Pelletier, J.-H., 951.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 639, 640.
Perron, Joseph, destitution de, 645.
Petrel, 1533.
Pettit, W.-V., 8118.
Phee, James, 3281.
Picton, Ont., directeur de la poste de, 8118.
Pictou, canot de sauvetage de, 980.
———courrier de, à West-River, 7839, 8885.
———hôpital de marine, 7604-5.
———marchandises transportées à, 1181.
———service de la poste, 4192.
———à Seafoam, N.-E., service du courrier, 4193.
———steamers de l'Etat à, 8593.
———transport des dépêches à, 8592.
———travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Piedmont, bureau de poste de, 603.
Pilotage, commission du, 2441.
Pineault, Louis, 2693.
Plante, Philibert, 646.
Platt, Dr, 1180.
Pointe-à-la-Citrouille, gardien de phare de la, 7158.
Poirier, J.-N., 6118.
Police Gazette, 8364.
Police-Point, réserve de, 6453, 6454.
Politique navale du gouvernement, 607.
Polson, Forges, 8886.
Pommes, commerce des, dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Pontbriand, quai de, 594.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Ponts de Montréal, 2436.
Population du Canada, 979.
Port-Bickerton, bouées à, 5321.
Port-Daniel-Centre, bureau de poste à, 4567.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Port-Félix, gardien du phare de, 10235.
Port-Hawkesbury, édifice public à, 11504.
Port-Hood, dragage à, 1779.
———les travaux à, 974.
Port-Maitland, bureau de poste, 11904.
Portneuf, destitutions de télégraphistes dans, 6949.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3277.
———préfet du pénitencier de, 3278.
Poste aux colis, 7771.
Poste rurale, itinéraire de la, 619.
Postes, bureaux loués à Ottawa par le département des, 8597.
Postes, rédacteur des lois au département des, 8597.
Potvin, Pierre, 829.
Préemptions, règlements relatifs aux, 11903-4.

QUESTIONS—*Suite.*

Préférence britannique, 597.
Prescott, achat de propriété à, 7685-6.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Primes de pêches, 8701.
Prince-Albert, inspecteurs de homesteads à, 820.
———inspection de homesteads à, 8598.
———terres fédérales à, 2797.
Prince-Rupert, dépôt de la marine, 1600 .
———édifice public de, 2693.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1177.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Province de Québec, ministre de l'Agriculture de la, 9611.
Quai, Berthierville, 2435.
———Cap de la Madeleine, 1788.
———Gatros, N.-B., 3279.
———Grande-Rivière, 2233.
———de l'Ile-Verte, 1788.
———l'Islet, 1783.
———Lanoraie, 2692.
———Saint-Germain, 2233.
Quarantaine de la Grosse-Ile, 627.
Québec, agence de la marine, 8893.
———agents de l'immigration, 1397.
———arsenal de, 8893.
———avocats du ministère de la Justice, 7684.
———bassin à flot, 1779.
———bassin de radoub de, 814, 1779, 7600.
———cale de construction de, 4571.
———conférenciers agricoles dans, 8897.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port de, 2227.
———Commission du port de, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
———édifices publics dans la province de, 1184.
———gare du Transcontinental, 6459.
———graines de semence pour, 8894, 8895.
———inspection des poids et mesures dans le district de, 8360.
———perception de la douane à, 594.
———terminus du Transcontinental, 595, 8035.
———Central, 1783.
Quebec Railway Light, Heat & Power Co., 1779.
Quebec-Saguenay, chemin de fer, 8593.
———inspection du chemin de fer de, 1397.
Queensport, N.-E., gardien de phare à, 8365.
Queen, Edward, 9486.
Raccordement du G.-T.-P., avec Montréal, 951.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Rapport de la Commission d'enquête sur la Marine, 4569.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Recenseurs du comté de Bonaventure, 2435.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des immigrants, 611.
Recrutement des marins, 10121.
Rédaction des lois de la Chambre des Communes, 10708.
Redmond, D.-A., 1400.
Réfections du *Niobé*, 2229.

QUESTIONS—*Suite.*

Réforme du Sénat, 11133.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Régina, inspecteurs de homesteads à, 823.
Règlements de l'immigration, 3125.
Reid, David, 651.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Renfrew-Sud, boîtes de postes rurales pour, 7248.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Réserve forestière, 4018.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Réserve indienne d'Alberta, 633.
Ressorts métalliques, 8894.
Restigouche Boom Company, 7846-7.
Restigouche, le dragueur, 6947.
Retard dans les dépôts des documents, 3286.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.
Richibouctou, quai de, 9488.
Rideau, canal, 6452.
Rigaud, arsenal à, 10712.
———bureau de poste de, 826, 8363, 11132.
———réfection du quai de, 12145.
———réparations à l'arsenal de, 7845-6.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———employés de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———employés des Douanes destitués dans, 2239.
———employés des Travaux publics destitués dans, 2239.
———employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
Rioux et Sirois, 9486.
Riverside, Sask., pont à, 6946.
Rivière L'Achigan, brise-lames dans la, 3663.
Rivière Miramichi, dragage de la, 597.
Rivière Nouvelle, 10830.
Roberge, Ed., 3530.
Roberge, Jean, 1539.
Roberge, Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, bureau de poste de, 5322.
Robitaille, receveur de la poste à, 9486.
Rockale-Tower, service postal de, 2231.
Rockliffe, champ de tir de, 604.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.
Roper, le commandant, 6455.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Ross-Mills, bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
Rouleau, Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Fred.-A., 11526.
Roy, Hippolyte, 3530.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Rutherford, John, 634.
Sackville, N.-B., quai de, 3663.
Saint-Agapit, maître de poste, 9482.
Saint-Armand, service du courrier à, 4015.
Saint-Basile, service postal de, 629, 630.
Saint-Charles, barrage de la rivière, 8702.
———berges de la rivière, 711.
———dragage sur la rivière, 6617.
———écluses de la rivière, 4571, 8887.
———Manitoba, champ de tir de, 7601, 8355.
Saint-Edouard, station de l'Intercolonial à, 952.
Saint-Eloi, courrier de, 1038.

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Fabien, receveur de la poste à, 4017.
Saint-Ferdinand de Beaurivage, maître de poste, 715.
Saint-Gabriel-de-Brandon, achat de terrain, 2226.
Saint-Gérard-Magella, jetée, 3664.
Saint-Germain, quai, 2234.
Saint-Godfroy, bouées, 10711.
Saint-Irénée, gardien du phare, 2692.
Saint-Jacques-de-l'Achigan, édifice public à, 11390.
Saint-Jean, dépôts d'immigrants à, 1190.
Saint-Jean-de-Matha, Qué., bureau de poste à Moulin Bazinet, 3225.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
———bouées du chenal du, 10709.
———chenal du, 825.
———liste des vaisseaux naufragés sur le, 600.
Saint-Lin, bureau de la poste, 817.
———édifice public, 3663, 9612.
Saint-Lin des Laurentides, travaux publics à, 12146.
Saint-Omer, gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup, service postal de, à Notre-Dame-du-Portage, 3524.
Saint-Pierre, canal, 981.
———port, 1594.
Saint-Pierre-de-Sorel maître de poste, à, 3524.
Saint-Roch, affaires de la marine, 821.
———bateau-phare, 974.
Saint-Roch-des-Aulnaies, fonctionnaires de l'accise à, 827.
Saint-Simon à Tadoussac, transport du courrier, 10710.
Saint-Tite-des-Caps, transport des dépêches à la Baie Saint-Paul, 3527.
Saint-Urbain, service postal avec la Baie St-Paul, 6461.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale, 8896.
———station agronomique, 8034.
Sainte-Anne-des-Monts, transport du courrier, 11902.
Sainte-Emélie-de-Lotbinière, maître de poste de, 9482.
Sainte-Justine, transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie, service de courrier à Lanthier, 4564.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Sainte-Marthe, receveur de la poste, 826.
Saisie douanière à Notre-Dame-des-Bois, 631.
Salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, Montréal, 2686.
Salmon-River, école de, 1181-1182.
———service du courrier à, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Samson, Edgar, 8901.
Saskatchewan, banque de la, 6451.
———gardes-forestiers dans la, 642.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec, directeur de la poste à, 2230.
———station de, 2228.
Scibouet, travaux publics à, 1185, 1186.
Scotsburn, service de la poste à River-John, 4192.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Selkirk, élection de, 981.
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service des dépêches à Régina, par le G.-T.-P., 2004.
Service des travaux des chemins de fer, 604.

QUESTIONS—*Suite.*

Sévigny, Eugène, 629.
Shag-Harbour, bouées de, 11391.
Shédiac, garde-pêche à, 3124.
Sheet-Harbour, quai de, 6454.
Sheets, M., Farran's-Point, 1399.
Shelbourn, indiens du comté de, 1593.
Sherbrooke, N.-E., service du courrier à Sheet-Harbour, N.-E., 2687, 3223.
———à Sunny-Brae, N.-E., transport de la malle, 11907.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Simard, Arthur, 3223.
Sintalula, receveur de la poste de, 10709.
Sipes, A.-C., 2005.
Slack, W.-F., 3134.
Smith, Jacob-K., 11521.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Solliciteur général, 629.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
———usines de, 8116.
Soulanges, canal de, surintendant du, 9110.
Soummissions pour chalands à trémie, 4568, 5320.
———pour un bateau-phare, 4568.
Souris, brise-lames à, 5327.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Southampton, Cie du chemin de fer de, 10711.
South-Manchester, bureau de poste de, 4017.
South-Onslow à Quyon, service de courrier de, 6461.
Spénard, Georges, 647.
Standen, J.-R., 11908.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Steamers de l'Etat, 591.
Stellarton, édifice public à, 979, 1186.
Subvention postale à la Compagnie Richelieu et Ontario, 595.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Surintendant du canal Welland, 951.
Swift-Current et à Maple-Creek, employés des bureaux des terres fédérales à, 11133.
———inspecteurs de homesteads à, 823.
Sydney, directeur de la poste de, 3665.
Tanner's-Point, phare de, 9611.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Tarif douanier, 2062.
Tatamagouche, service du courrier à, Brûlé-Shore, 6460.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1191.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 4016, 4190.
Terrebonne, maître de poste de, 628.
Terre-Neuve, importations et exportations de, 4301.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———à Prince-Albert, 2797.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Tignish-Run, I. P.-E., destitution du gardien du phare de, 3281.
Title-Passage, dragage à, 7687.
Tracadie, homarderie de, 980.
Tracadie, lazaret de, 607.
Tracadie-Road, maître de poste de, 714.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

QUESTIONS—*Suite.*

Traitement de la tuberculose, 1594.
Traitement des juges, 2061.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transcontinental, 6451.
———ateliers 10233.
———construction du, 3276, 10232.
———Commission d'enquête, 635.
———compte du capital, 9488.
———Lévis-Moncton, 596.
———Lévis-Montréal, 596.
———Moncton-Edmunston, 2001.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3276.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.
Travaux à Port-Hood, 975.
Traverses de l'Intercolonial, 2230.
Trenton, station de l'Intercolonial à, 952.
Trigamie, Melle Rosa, 648.
Trois-Pistoles, brise-lames des, 11521.
———transport du courrier aux Escoumains, 9486.
Trois-Rivières, bâtiment civil, 1012.
———bâtiment public, 1788.
———service de la poste, 8900.
Torbury, N.-E., gardien du phare, 8037.
Tooleton, N.-B., transport des lettres à Hatfield-Point, 3525.
Tye, W.-F., jr., 615, 1393.
Ullyott, G.-M., 6464.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, liste des, 600.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.
Vaudreuil, quai Graham, 826, 827.
Vente des terres fédérales, 623 à 626.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 1603.
Vernon, C.-A., inspecteur des agences des sauvages, 4562.
Verrault, Joseph, 7847.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8898.
———de l'invasion fénienne, 623, 2231.
———du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-A., bureau de poste de, 11523.
———brise-lames de, 8701.
———salles d'exercices, 4194.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fénians, 1786.
Vols de dépêches, 7835-6.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover, gardien du quai, 641.
White, James, 3669.
White-Head, douaniers, 2227.
Wickham-Ouest, bureau de poste, 7836.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Wilmot, N.-E., service du courrier, 4194.
Wright, bureaux de poste du comté de, 596.
Wright, distribution de cadenas dans le comté de, 8117.
Wynyard, terres fédérales de, 4018.
Yarmouth, N.-E., bureau de poste, 3130.
———douaniers, 1398.
———dragage à, 3130, 4015.

QUESTIONS—*Suite*

Yarmouth-Nord, bureau de poste, 2802.
Yorkton, inspecteurs de homesteads à, 1036.
Young, Murdock, 3126.
Yukon, service télégraphique du, 4301.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, 288.
Agriculture, 83.
Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1438, 1584, 2328.
Bibliothécaires, 5.
Canaux, saison de 1912, (dépôt), 7941.
Chemins de fer et Canaux, 1119.
Classement des employés de la Chambre, (dépôt), 12144.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Commerce n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (partie III), 1532, 3464.
Commission d'Education Technique, dépôt, 12269.
Commission de géographie du Canada, 11ème rapport, 7770.
Commission des chemins de fer 1912, 7ème rapport, 5.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Commission des services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Comptes publics, 84.
———comité des, 1995.
Coût de la vie, dépôt, 6825.
Département du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Douanes, 287.
Election générale, 12ième, 151.
Elections partielles, 5820.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Fermes expérimentales, 1438.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912, dépôt, 1438.
Indiens, 10983.
Intérieur, 151.
Justice, 151.
Marine et Pêcheries, 1193.
Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, supplément, 3464.
Messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, 3220.
Milice, 1911-1912, 1438.
Mines, 288.
Murray, Sir Geo., 1390, impression ordonnée, 1392.
Pilotage de Québec, 8263.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans, 9109.
Régie interne, 809.
Revenu de l'Intérieur, 5.
Secrétariat d'Etat des affaires extérieures, 31 mars 1912, 5.
Service administratif, enquête sur le, 1390.
Service naval, (dépôt), 209.
Société Royale du Canada, 288.
Statistiques, 1532.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911, dépôt, 11899.
Statistiques des chemins de fer, 1584.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912 (dépôt), 2911.

RAPPORTS—*Suite.*

Transcontinental, Commission du, 1034.
Travail, 209.
Travail, (tribunaux de conciliation), 8, 209.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.
Vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, (dépôt), 6505.

SCRUTIN.

Adresse, motions sur, Laurier, 579.
———Mondou, 590.
———Rainville, 591.
Ajournement du comité général, 6079, 6082.
Amélioration des grandes routes, amendement rejeté, 4 à 83, 9103.
Appel de la décision du président du comité, 6129, 6182, 9641, 9647.
Association protectrice des médecins canadiens, 4001.
Coderre, l'hon. L., *re* motion Gauthier, 6356.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3507.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9064.
Décision de l'Orateur, amendement German, 12201.
Décision du président du comité général, 6012-6066.
Enseignement agricole, 9066, 9070.
Forces navales de l'empire, 3343, 3346, 3366, 4409, 4411, 4412, 9609, 9641, 10246, 10259, 10271, 10295, 10346.
Haggart, funérailles de l'hon. John, 6079.
Landry, André, motion de censure, vote, 6822.
Northrup, motion, 7632.
Orateur suppléant, blâmant l', 10101.
Présidence du comité, 6222.
Règle 17 de la Chambre, 8695-6.
Rogers, censure de l'hon. Robert, *re* Arthur Donaldson, 8240.
Rogers, motion Chisholm, censure contre l'hon., 10549.
Canadian Northern, subventions, 12192, 12196.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver défait, 7390.

SUBSIDES.

Appointements des employés et inspecteurs de, etc., 11848.
Affaires extérieures, 3463; dépenses imprévues, 6658.
Agence de Paris, traitements et dépenses de, 11874.
Appointements, y compris ceux de F. Torrance à 5,000, $373,925, 6931.
Arts, agriculture et statistique, 10550; expositions, 10672.
Arts, agriculture et statistique, articles canadiens à l'Institut Impérial à Londres, 9177.
Agriculture, industrie du bétail, 10692 et suiv.
Allocation de subsistance pour le juge du district d'Atlin, 11291.
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Anse-aux-Gascons, Qué., brise-lames, 11811.
Antigonish, services de goélette, 14461.
Appel au Conseil Privé *re* mariages, 12398.
Ashcroft, C.-A., édifice public, 11824.
Ass. d'ambulance de Saint-Jean, crédit add., 6364.
Archives publics, 11873.
Athabasca-Landing, allonge à l'édifice public, 11821.
Athabaska (rivière), enlèvement des cailloux et amélioration du chenal, 11830.
Athènes, Ont., édifice public, 11812.

SUBSIDES—*Suite.*

Baie Saint-Paul, Qué., réfection du quai, 11811.
Bassano, édifice public, 11821.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le Shamrock, 6421.
Battleford-nord, édifice public, 11821.
Bélanger, J.-B., capitaine, 6494.
Block, system, 12436.
Bluff-Head, réparations au brise-lames et prolongement, 11796.
Boisdale, quai, 11796.
Brantford, Ont., nouvel édifice public, 11812.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Brooklyn, brise-lames, 11796.
Bureaux de poste, service extérieur, 12448.
Calgary, édifice de l'immigration, 11822.
Callender, Ont., prolongement du quai, 11826.
Canal de Carillon et Grenville, digue de Carillon, 11630.
Canal de Chambly, pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Canal de Cornwall, 11630.
Canal de Farran's-Point, améliorations à l'entrée d'aval, 11630.
Canal de Lachine, divers, 11581, 11630.
Canal Murray, nivellement du bief du canal et des approches, 11631
Canal du rapide Plat, 11631.
Canal Rideau, 6449, 11632.
Canal Saint-Pierre, améliorations, 11632.
Canal du Sault-Sainte-Marie, élargissement du chenal, 11583.
Canal de Soulanges, moteurs électriques pour ponts tournants à Pointe-des-Cascades et Coteau-Landing, 11632.
Canal de la Vallée de la Trent, construction, 11584.
Canal Welland, grosses réparations, 11633.
Canaux, personnel et réparations, 11643.
———Québec, 11631.
———statistiques, 11644.
———traitement du personnel et dépenses casuelles, 11645.
Cap-à-l'Aigle, Qué., prolongement du quai, 11811.
Cap-Chat, Qué., extension de la jetée, 11811.
Cardigan, I. P.-E., 12480.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, construction des terminus, 11254.
Chemin de fer de l'Ile du P.-E., agrandissement des installations le long de la ligne, 11239, 12438.
———service de bateaux transbordeurs, etc., 11240.
Chemin de fer de l'Intercolonial, 11642.
Chemins de fer et canaux, triples valves de freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Chemins et ponts, 11837.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Coal-Harbour, quai, 11797.
Colombie-Anglaise, édifices publics fédéraux, 6431.
Commerce, élévateurs de têtes de ligne, 12401.
Commission des chemins de fer du Canada, Leavitt, Clyde, 11634, 11635.
Commission de conservation, appointements, 6658, 6671.
Commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Commission des eaux profondes, 11840.
———Internationale, 12396.
———du Service Civil, traitements, dépenses, casuelles, 6671.
Conservation des fruits par les moyens frigorifiques, 10706.

SUBSIDES—*Suite.*

Conserves, (viandes et fruits), 6492.
Construction de feux et balises, 11115.
Construction d'une ligne télégraphique entre Athabasca-Landing et Fort-McMurray, 11844.
Côte Comeau, réparations et prolongement du brise-lames, 11798.
Courtage sur achats d'effets publics pour fonds d'amortissement, 6695.
Créance Brewder et McNaughton, creusage rivière Saint-Pierre, 11582.
D'Arcy McGee, monument à la mémoire de feu l'honorable, 11840.
Dartmouth, nouvel édifice public, 11503.
Dépenses en exécution de convention concernant réclamations pécuniaires conclue avec Etats-Unis, 11324.
Dépenses éventuelles, impressions des billets fédéraux, 6688.
Dette publique, frais de gestion, commission pour paiement de l'intérêt sur la, etc., 6694.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes, appointements 6497, 8243, 7088, app. et dép. cas., 8937, appoint., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.
Dragues nouvelles, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, 11836.
East-Bay, côte nord, réparations au quai, 11798.
Edifices publics à Edmonton, 6431.
Edifices et travaux militaires, 6499.
Edifices publics fédéraux, réfections, etc., dans les Provinces maritimes, 11507.
———généraux, gardiens, etc., 6436.
———à Ottawa, 6430, 6432, 6434.
Edifice public à Shelburne, 6428.
Edmonton, nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont., édifice public, 11813.
Embranchement à Courtenay-Bay, 12437.
Embranchements, frais d'exploitation, 12447.
Englishtown, réparations et réfections au quai, 11799.
Enregistrement de la navigation, 11048 et suiv.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Exécution de la loi des grandes routes, 12447.
Exposition de poisson frais et préposé à l'exposition de Toronto, 11126.
Falsification des denrées alimentaires, etc., 11865.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Feltzen-Sud, brise-lames à l'Anse-Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Frais de gestion, impressions, annonces, inspection, frais de messagerie, etc., 6694.
Fraser, Alex., 12449.
Frédéricton, augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Fredericton, nouvel édifice public, 11505.
French-River, rive nord, brise-lames, 11800.
Gabarus, havre de, protection de la grève, 11800.
Gaspé, édifice public, 11512.
———quai à eau profonde, 11811.
Gauvreau, courrier convoyeur, 6494.
Georgetown, I. P.-E., réfections au quai, 11809.
Glace-Bay, protection de la grève, 11800.
Glissoires et estacades en général, 11842.
Gott, George, Amherstburg, allocation à, 6379.
Gouvernement civil, bureau de l'Auditeur général, appointements, 8262, item remis, 8263.
———bureau du haut commissaire à Londres, 6654.
———dépenses non prévues, 6502.

SUBSIDES—*Suite.*

Gouvernement civil, fonctionnaires de la Commission de conservation, appointements, 6923.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, 6481.
Grand-Tronc-Pacifique, rémunérations au directeur du gouvernement, 11640.
———gare centrale, Québec, 12473 et suiv.
Halifax, citadelle, nouveaux quartiers pour célibataires et salles de récréation, 11503.
———stations de quarantaine, nouveaux bâtiments et améliorations, 11503.
———succursale du bureau de poste de la partie nord, 11503.
Hartland, édifice public, 11507.
Haut commissaire à Londres, 3462.
Havre-aux-Bouches, réparations au quai, 11801.
Havres, rivières et ponts, généralement, réfections et réparations, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Iberville et Saint-Jean, canal de Chambly, pont entre, 11580.
Ile-aux-Caribous, exhaussement de la chaussée, 11797.
Ile-du-Diable, prolongement du brise-lames, 11798.
Iles-de-la-Madeleine, brise-lames et jetée, 11825.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
———ports et rivières en général, 11809.
Ile-Verte, prolongement du quai principal, 11812.
Irish, F., 12449 et suiv.
Ile Tancook, anse nord-ouest, brise-lames, 11804.
Immigration, appointements des agents et employés de l', Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
———frais généraux, dépenses casuelles aux agences du Canada, de la Grande-Bretagne et dans pays étrangers, 11882.
———chinoise, administration de l', salaires, divers, 11892.
Indemnité des sénateurs, 12485.
Industrie et Commerce, appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ingénieur consultant du gouvernement du Canada, appointements, 6657.
Inspecteurs de gaz et d'électricité, 12463.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Insectes destructeurs, 10706.
Inverness, améliorations au bureau de poste, 11504.
———réparations au port, 11801.
Intercolonial, 6442, 6446.
———agrandissement des installations et achat de machineries à Halifax, 11204.
———agrandissement des installations le long de la ligne, 11233.
———agrandissement du réseau de l', crédit supplémentaire, 12437.
———appareils de sûreté pour équipement, 11230.
———augmentation de l'alimentation d'eau, 11234.
———Chatham, diversion de la ligne et embranchement, 11159.
———Construction de voie de Dartmouth à Dean, comté Halifax, 11234.
———construction d'une double voie de Lévis à Saint-Romuald, 11212, modifiée, de jonction de Chaudière à Saint-Romuald, 11213.
———construction originaire, 11216.
———déviation aux mines de Sydney, 11232.
———diversion de la ligne entre Nelson et Derby-jonction, 11159.
———docks et quai à Halifax, 11203.

SUBSIDES—*Suite.*

Intercolonial, éperon jusqu'à Wallace-Harbour, 11234.
———études de lignes et inspections, 11231.
———installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———matériel roulant, 11219.
———Moncton, usines et matériel, 11214.
———Mulgrave, bac et dock, 11215.
———Pointe-Tupper, améliorations, 11216.
———protection générale des voies publiques, 11201.
———renforcement des ponts, 11156.
———Rivière-du-Loup, agrandissements, 11218.
———Saint-Jean, agrandissement des installations, 11231.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
———Truro, nouveaux aménagements, 11233.
Intérieur, appointements, 11880.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
Jeune-Lorette, édifice public, 11512.
Justice, administration de la, traitement du personnel, 11288.
———dépenses casuelles, 6482.
———dépenses diverses, 11291.
———administration de la, W.-M. Dade, 6490.
Kelly's-Cove, prolongement du brise-lames, 11802.
Kentville, édifice public, améliorations, etc., pour horloge de la tour, 11505.
Krant-Point, quai, 11803.
Lac Nipissing, Ont., amélioration du chenal, 11826.
L'Anse-à-Beaufils, améliorations au quai, 11812.
Législation, Chambre des Communes, 6934.
———impressions, etc., 6933.
Le-Pas, quai, 11830.
Lethbridge, nouvel édifice public, 11823.
Lewes et Yukon, (rivières), améliorations, 11833.
Lignes télégraphiques, 11839.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11839.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
———Saint-Laurent et Provinces Maritimes, 6441, 11842.
Lindsay, Ont., salle d'exercices, 11815.
Loi des Grains, commissaires, etc., 6471.
Madawaska, rivière, approfondissement du chenal, 11826.
Magasin de sauvetage, 6375.
Maisonneuve, station postale, "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove, brise-lames, 11803.
Marine et Pêcheries, agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Massé, M., de Roxton-Falls.
Matane, édifice public, 11513.
Medicine-Hat, édifice de l'immigration, 11823.
Milice, allocations, 11326, 11336.
Milice et Défense, appointements, 6928, (en suspens).
———dépenses casuelles, 6498, 11389.
———exercices annuels, 11345.
———82 corps de cadets, 11385.
———vêtements, 11388.
Mines, divers, 11895.
Moncton, élimination des passages à niveau, 12437.
Monnaies étrangères et celles qui n'ont plus cours, 6696.
Montréal, nouvelles casernes, 11518.
———rivière, améliorations en amont de Latchford, 11827.
———hôtel général des postes, 11517.
———nouvel édifice du Revenu de l'Intérieur, 11518.

SUBSIDES—*Suite.*

Montréal, station postale de l'est "C", 11513.
Monument à feu Sa Majesté le roi Edouard VII, 11840.
Monument à Madeleine de Verchères, pour être élevé à Verchères, 11840.
Monument aux héros du Long-Sault, 12394.
Mushaboon, quai, 11804.
Naufrage Pond, 11810.
New-Glasgow, services de goélette, 12461.
Newmarket, Ont., édifice public, 11816.
Nicolet, Qué., réparations et réfections au quai, 11825.
North-Lake, havre de bateaux, 12480 et suiv.
Nouveaux édifices publics, hôtel des postes à Toronto, 11415.
Nouvelle-Ecosse, édifices publics à Amherst, 11501.
Nouvelles dragues, généralement, 11837.
Ontario, édifices publics fédéraux, renouvellement, etc., 11813.
———ports et rivières, 11826.
Orillia, Ont., salle d'exercices, 11816.
Oshawa, Ont., améliorations au port, 11827.
Oshawa, Ont., salle d'exercices, 11816.
Ostréiculture, 11125.
Ottawa, édifice de l'est, annexe, 11405.
———agrandissement des édifices du parlement, etc., 11830.
———épreuve de combustible, etc., 11816.
———nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———nouvelle salle d'exercices, 11817.
Outillages de sauvetage, Québec, Provinces Maritimes et Colombie-Anglaise, 11053.
Pénitenciers, 6491.
———de la Colombie-Anglaise, 11317.
———Kingston, 11294.
———de la Saskatchewan, 11324.
———du Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11294.
Pensions aux pilotes, 11120.
———Mme Fitzgerald, 6686.
Petit-Bras-d'Or, brise-lames, 11803.
Picton, Ont., salle d'armes, 11819.
Pictou, service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
———entretien et réparations de l'"Euréka", 11118.
Pique-Nique, îles, amélioration au chenal, 11827.
Pisciculture, 11127.
Police fédérale, 11293.
Pont Edmonton, sur la Saskatchewan du nord, réfection du plancher, 11837.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, etc., 11839.
Pont de Québec, 11577.
Port-Arthur, Ont., salle d'exercices, 11819.
Port-Burrell, améliorations au port, 11828.
Port-Colborne, agrandissement de l'élévateur de, 11625.
Port-Crédit, achat d'immeubles pour le port, 11829.
Port-Dufferin, quai, 11804.
Port-Gull, Man., réparations au quai, 11829.
Port de Québec, améliorations, 11464.
———pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
———bassin de radoub à Lauzon, 11498.
———quai en eau profonde à Lévis, 11464.
Porter's-Lake, chenal de batture, 11804.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Port-Stanley, améliorations au pont, 11829.
Port de Victoria, améliorations, 11501.
Postes, appointements, 7118.

SUBSIDES—*Suite.*

Postes, service extérieur, 11726.
———traitements et dépenses casuelles, 11589.
Prince-Albert, ouvrages de protection, 11832.
———12462.
———salle d'exercices, 11821.
Pugwash, embranchement, 12437.
Pubnico-ouest, réparations au quai, 11805.
Quais de Hansport et Walton, 11800.
Quarantaine, 10706.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Résolutions budgétaires, 11938.
Régina, dépôt d'armes, etc., 11821.
Revenu de l'Intérieur, traitement du personnel.
Rivière-aux-Français, améliorations du chenal, 11468.
Rivière-aux-Ours, quai, 11796.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825 .
Rivière-du-Loup, améliorations au quai, 11826.
———(Fraserville), améliorations au quai, 11846.
Rivière-Rouge, améliorations, 11830.
———écluses et barrages à St. Andrews, construction des approches, 11499.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6597.
———solde de l'effectif, 6676.
———subsistances, fourrages, etc., et dépenses casuelles, 6681.
Sainte-Croix, 12484.
Sainte-Thérèse, édifice public, 11518.
St-Jean, N.-B., améliorations au havre de, 11463.
———nouvel hôtel des postes, 11507.
Saint-Gabriel-de-Brandon, édifice public, 11518.
Saint-Jean-des-Chaillons, améliorations au quai, 11826.
Saint-Jean, salle d'exercices, 11507.
Saint-Laurent, édifice public, 11518.
———(fleuve), améliorations du chenal canadien entre Kingston et Brockville, 11829.
Saint-Majorique, abords du pont, 11826.
Saint-Sauveur de Québec, bureau de poste, 11519.
Salaires et émoluments des officiers de pêche, 11519.
Santé des animaux, 6491.
Saskatchewan, (rivière), améliorations, 11833.
———(rivières nord et sud), relevés des rapides, 11833.
Sault-Sainte-Marie, améliorations au port, 11829.
Sauvages, en général, 11898.
———Colombie-Anglaise, 11897.
———Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, 11896.
Seal-Island, quai, 11804.
Secrétaire du Gouverneur général, 6481.
Secrétaire particulier de l'hon. G.-H. Perley, 6473.
Secrétariat d'Etat, traitements, 11878.
Service à vapeur entre Halifax et Sherbrooke, 11787.
———entre l'Ile du Prince-Edouard et le Cap-Breton et Terre-Neuve, 11788.
———entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
———entre Pictou et Montague, 11738.
Services de goélettes, Pictou, New-Glasgow, et Antigonish, 12401.
Service de la Marine, protection, Le "Karluk", 6473 et suiv.
Service des ingénieurs, 6441.
Service des phares et des côtes, appointements et allocations aux gardiens des phares, 11064.

SUBSIDES—*Suite.*

Service des postes, dépenses casuelles, 6493.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.
Service maritime et fluvial, dépenses imprévues, 11056.
Service postal, extérieur, 6496.
"Sir Hector", 12411.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Souris, brise-lames, 11810.
Sous-ministre de la Justice, augmentation du traitement du, 12385 et suiv.
Sous-receveur général, caisses rurales, 6479.
Stations télégraphiques des signaux sur le Saint-Laurent, 11121.
Stewart, William-J., paiements autorisés à, 11840.
Stonehaven, quai, 12480.
Strathcona, édifice public, 11824.
———salle d'armes, 11824.
Subventions aux steamers, I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Subventions postales et maritimes, 11786.
Surveillance des pêcheries, 11126.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Timbres anglais, frais de port, etc., 6696.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement des écoles, 6824.
———gouvernement des écoles, (item réservé), 6682.
———gouvernement des, entretien des prisonniers, (réservé), 6682.
———gouvernement, entretien des aliénés, (réservé), 6682.
———gouvernement des, traitement du commissaire, 6682.
Toronto, port de, améliorations, 11467.

SUBSIDES—*Suite.*

Toronto, douanes, entrepôt de vérification, 11819.
———édifice militaire, 11819.
Trancontinental national, 11416.
———exploitation entre Moncton et Edmonton, 12447.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Transport du poisson frais, 12411.
Travail, législation ouvrière, 12485.
Travaux publics, appointements, 11395.
———hôtel des monnaies, 12467.
———imputables sur le revenu, 11829.
———(imputables au revenu), divers, 11840.
———Québec, Knowlton-Landing, 12484.
———Ports et rivières, Colombie-Anglaise, 12485.
Trent, canal de, 12447.
Trois-Pistoles, réparations à la jetée sud et abords, 11826.
Trois-Rivières, bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, réparations, 11833.
Vancouver, port de, améliorations, 11500.
Vègreville, édifice public, 11824.
Wetaskwin, édifice public, 11824.
White-Point, brise-lames, 11805.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.
Woodmountain, Sask., officiers à, 6363.
Yarmouth, port de, améliorations, 11805.
Yukon, administration de la justice, dépenses diverses, 11293.
———allocations de subsistance des fonctionnaires et du magistrat, 11293.
———frais de voyage du juge, 11292.
———gouvernement du territoire du, (réservé), 6682.
———indemnités, etc., dans les procès au criminel, 11293.
———traitement du shérif, etc., 11292.